

ผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ต่อกฎหมายไทย



นายเอกพจน์ ธีรวณิชย์

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์ ภาควิชานิติศาสตร์

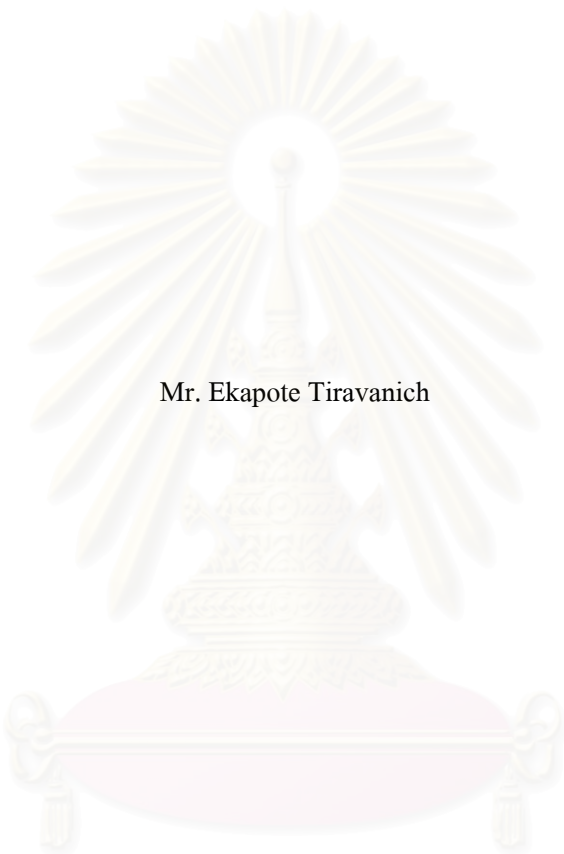
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2544

ISBN 974-03-1002 -8

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LEGAL IMPACT OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
ARREST OF SHIPS, 1999 ON THAI LAWS



Mr. Ekapote Tiravanich

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws in Laws

Department of Law

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2001

ISBN 974-03-1002-8

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 ต่อกฎหมาย ไทย
โดย	นายเอกพจน์ ธีรวณิชย์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ ชัยนติ ไกรกาญจน์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อาจารย์ ดร.จุฬา สุขมานพ

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

..... คณะบดีคณะนิติศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ธิติพันธ์ุ เชื้อบุญชัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ชุมพร ปัจจุสานนท์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(อาจารย์ ชัยนติ ไกรกาญจน์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(อาจารย์ ดร.จุฬา สุขมานพ)

..... กรรมการ
(อาจารย์ สมพร ไพสิน)

..... กรรมการ
(อาจารย์ ไพบุลย์ สุตันติวรคุณ)

เอกพจน์ ถิรวณิชย์ : ผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ต่อกฎหมายไทย. (LEGAL IMPACT OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS , 1999 ON THAI LAWS) อ. ที่ปรึกษา : อาจารย์ ชยันติ ไกรกาญจน์, อ. ที่ปรึกษาร่วม : อาจารย์ ดร. จุฬาสุขมานพ 204 หน้า. ISBN 974-03-1002-8

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงสาระสำคัญและผลกระทบของหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ที่มีต่อหลักกฎหมายและข้อขัดข้องทางกฎหมายของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และศึกษาถึงความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ของประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่า หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะเกี่ยวข้องกับเฉพาะส่วนที่เป็นกฎหมายสารบัญญัติและได้มีการแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 หลายส่วนให้มีความชัดเจน ครบคลุมมากขึ้น โดยมีการเพิ่มเติมสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้อีก 6 ประเภทคือ สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการกู้เคลื่อนย้ายซากเรือ ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระท่าเรือหรือร่องน้ำเดินเรือ เบี้ยประกันภัย ค่าคอมมิสชั่นหรือค่าธรรมเนียมตัวแทนนายหน้าเรือ สัญญาซื้อขายเรือ และได้กำหนดว่าหลักประกันที่ลูกหนี้จะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอลปล่อยเรือจะต้องไม่เกินมูลค่าเรือ และการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในประเด็นแห่งคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ

จากการศึกษายังพบว่าหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ของอนุสัญญานี้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 จึงเสนอแนะให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เนื่องจากมีหลักเกณฑ์ใหม่ๆที่สามารถแก้ไขปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ และจะทำให้ประเทศไทยพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวิไปอีกระดับหนึ่งอันเป็นผลต่อการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

ภาควิชา นิติศาสตร์
สาขาวิชา นิติศาสตร์
ปีการศึกษา 2544

ลายมือชื่อนิสิต.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

4186167634 : MAJOR LAW

KEY WORD: ARREST / ARREST OF SHIPS / ARREST CONVENTION 1999

EKAPOTE TIRAVANICH : LEGAL IMPACT OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS, 1999 ON THAI LAWS. THESIS ADVISOR : LECT.CHAYANTI GREIGARN, THESIS COADVISOR : LECT.CHULA SUKMANOP, Ph.D., 204 pp. ISBN 974-03-1002-8.

The purpose of this thesis is to explore the materiality and the impact of the International Convention on Arrest of Ships, 1999 on the current principles of and the practical problems arising from the application of the Arrest of ships Act of B.E. 2534 as well as to explore the suitability for Thailand to be a party to this convention.

The study has revealed that the International Convention on Arrest of Ships, 1999 deals only with the substantive matters. It improves various aspects of the International Convention on the Arrest of Ships, 1952. The 1999 Convention improves the clarity of the 1952 Convention and extend the scope of the maritime claim to cover six more categories : (i) claim relating to damage to the environment, (ii) expense for raising and removal of wrecked ship, (iii) fees and charges for the port or waterway, (iv) insurance premiums, (v) commission or fees for the broker or agent, (vi) contract for the sale of ship. In addition, its also requires that the security the debtor has to deposit to the court for the release of the arrested ship must not exceed the value of the ship. There is also provision on the recognition of the foreign judgment on the merits of the case related to the maritime claim.

The study also shows that most principles of this convention conform with the provision of the Arrest of ships Act of B.E. 2534. Thailand should become a party to the International Convention on Arrest of Ships, 1999, because the new principles of the convention provide solutions to the problems arising from the Arrest of ships Act of B.E. 2534. In consequence, it would enhance the position of the Thai maritime law to facilitate more international trade.

Department Law
Field of study Law
Academic year 2544

Student's signature.....
Advisor's signature.....
Co-advisor's signature.....

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อท่านอาจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ และท่านอาจารย์ ดร. จุฬาทู ขุขมานพ ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ามารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม โดยท่านอาจารย์ทั้งสองท่านได้ให้ความเมตตา ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ ตลอดจนตรวจแก้ไขข้อผิดพลาดให้แก่ผู้เขียนด้วยดีตลอดมาจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านรองศาสตราจารย์ ดร. ชุมพร บัจจุสานนท์ ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ท่านอาจารย์สมพร ไพสิน ท่านอาจารย์ไพบุลย์ สุตันตวรคุณ ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ามาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และได้กรุณาให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการปรับปรุงแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

นอกจากนี้ผู้เขียนขอขอบคุณ คุณจุมพฏ ฉวาง คุณมาริษา จงสถิตย์วัฒนา คุณกาญจนา แสงอินทร์ คุณนวรรตน์ นาควิจิตร คุณมนตรี รัชชารักษ์ คุณศุภชัย เตียไพรัชกุลกิจ และพี่ๆเจ้าหน้าที่ห้องสมุดคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่าน เจ้าหน้าที่ห้องสมุดสถาบันพณิชยการวิฑูรย์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตลอดจนเพื่อนๆทุกคนที่มีได้เอ่ยนามที่ได้ให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจในการเขียนวิทยานิพนธ์ ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณค่าและเป็นประโยชน์ทางวิชาการอยู่บ้าง ผู้เขียนขอกราบมอบเป็นกตเวทิตาคุณแด่บิดา มารดา ที่ได้เลี้ยงดูอบรมสั่งสอนและสนับสนุนให้ผู้เขียนได้รับการศึกษาที่ดีในวันนี้ ส่วนความบกพร่องใดๆของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

เอกพจน์ ธีรวิชย์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	2
1.3 ขอบเขตการศึกษาวิจัย.....	2
1.4 สมมติฐานของการศึกษา.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	3
บทที่ 2 อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เปรียบเทียบอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วย การกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952.....	4
2.1 ความสำคัญและที่มา.....	4
2.2 ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญา.....	9
2.3 ความหมายของการกักเรือ.....	10
2.4 สิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้.....	13
2.5 บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้อง.....	34
2.6 เรือที่สามารถขอกักได้.....	35
2.6.1 การกักเรือที่เป็นต้นเหตุสิทธิเรียกร้อง (particular ship)	37
(1) สิทธิเรียกร้องที่มีต่อเจ้าของเรือตามข้อ 3 วรรค 1 (a).....	39
(2) สิทธิเรียกร้องที่มีต่อผู้เช่าเรือเปล่าตามข้อ 3 วรรค 1 (b).....	40
(3) สิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากการจ้างหรือ ภาระเหนือเรือตามข้อ 3 วรรค 1 (c)	41
(4) สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองเรือ ตามข้อ 3 วรรค 1 (d)	42
(5) สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามข้อ 3 วรรค 1 (e)	43

2.6.2 การกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบ	
ในสิทธิเรียกร้องทางทะเล (sister ship).....	44
2.6.3 ปัญหาเกี่ยวกับ Associated Ship	45
2.6.4 ปัญหาเกี่ยวกับการขอกักเรือที่พร้อมจะเดินทะเล	47
2.7 ขั้นตอนวิธีการดำเนินการกักเรือ.....	48
2.8 การปล่อยเรือจากการกัก.....	48
2.8.1 การปล่อยเรือเมื่อมีการวางเงินประกันหรือหลักประกันอื่น.....	51
(1) การคืนหลักประกันกรณีที่เรือถูกกักในรัฐที่มีไช้ภาคี	
และมิได้รับการปล่อยหลังจากได้วางหลักประกันในรัฐภาคี.....	54
(2) การคืนหลักประกันกรณีที่เรือถูกกักในรัฐที่มีไช้ภาคี	
และได้รับการปล่อยภายหลังได้วางหลักประกันในรัฐ	
ที่มีไช้ภาคีและในรัฐภาคี.....	55
(3) การคืนหลักประกันเนื่องจากการไม่ดำเนินกระบวนการพิจารณา	
ตามมูลคดีภายในเวลาที่ศาลกำหนด.....	56
2.8.2 ข้อยกเว้นการปล่อยเรือจากการกักแม้ได้มีการวางหลักประกัน.....	56
2.8.3 การปล่อยเรือโดยไม่มีมีการวางเงินประกันหรือหลักประกันอื่น.....	57
2.9 การกักเรือซ้ำและการกักเรือหลายลำ.....	58
2.9.1 สิทธิในการกักเรือซ้ำ (Right of rearrest).....	60
(1) สภาพหรือจำนวนหลักประกันที่ได้วางไว้เพื่อประกัน	
สิทธิเรียกร้องเดียวกันนั้นไม่เพียงพอตามข้อ 5 วรรค 1 (a)	60
(2) บุคคลผู้ซึ่งวางหลักประกันไม่สามารถหรือมีแนวโน้ม	
ที่จะไม่สามารถดำเนินการตามข้อผูกพันแห่งหนี้ตาม	
ข้อ 5 วรรค 1(b)	60
(3) กรณีได้มีการปล่อยเรือที่ถูกกัก หรือหลักประกันที่ได้วางไว้	
ก่อนแล้วตามข้อ 5 วรรค 1(c)	61
2.9.2 การกักเรือหลายลำ (Multiple arrest).....	61
2.10 ความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกักเรือของเจ้าหนี้.....	62

2.11 เขตอำนาจศาล.....	66
2.11.1 เขตอำนาจศาลในการกักเรือ.....	66
2.11.2 เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดี.....	68
2.11.3 การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ.....	69
บทที่ 3 ผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ต่อ	
หลักเกณฑ์ของกฎหมายกักเรือไทย	73
3.1 ที่มาและเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534	73
3.2 ผลกระทบของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ต่อพระราชบัญญัติ	
การกักเรือ พ.ศ. 2534	75
3.2.1 สิทธิเรียกร้องที่เป็นเหตุในการขอให้กักเรือ	75
3.2.2 ผู้มีสิทธิร้องขอให้กักเรือ.....	83
3.2.3 เรือที่จะสามารถกักได้	87
ก. ประเภทและสัญชาติของเรือ	87
ข. เรือที่จะขอกักได้.....	89
3.2.4 การกักเรือซ้ำและกักเรือหลายลำ.....	95
3.2.5 การปล่อยเรือจากการกัก.....	98
3.2.6 ความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกักเรือ.....	103
3.2.7 เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดี.....	107
3.3 ผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ต่อกฎหมายอื่น.....	115
บทที่ 4 การพิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ของประเทศไทย.....	119
4.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999	119
4.2 ข้อดีและข้อเสียของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999	123
4.3 ความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999	
ของประเทศไทย.....	138
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	146

รายการอ้างอิง.....148

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก. International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships,
Brussels, May, 10, 1952154

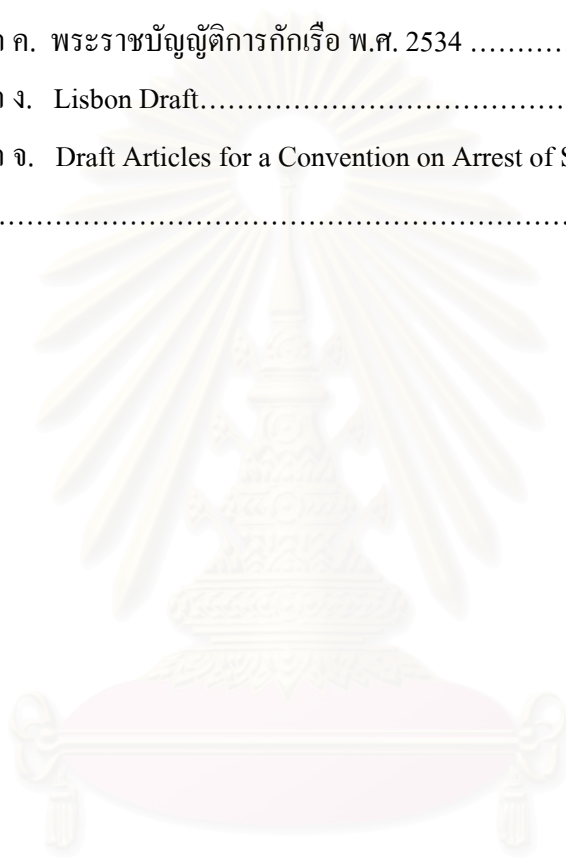
ภาคผนวก ข. International Convention on Arrest of ships, 1999163

ภาคผนวก ค. พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534171

ภาคผนวก ง. Lisbon Draft.....182

ภาคผนวก จ. Draft Articles for a Convention on Arrest of Ships (JIGE Draft).....188

ประวัติผู้เขียน.....204



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมาในวัตถุประสงค์ การดำเนินการ ตลอดจนรายละเอียดของการกักเรือในแต่ละประเทศจะแตกต่างกันเช่น ประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (common law) จะดำเนินคดีต่อตัวเรือ (action in rem) โดยตรง การกักเรือเป็นมาตรการช่วยเหลือผู้ถือกรรมสิทธิ์ในการดำเนินคดีต่อเรือบรรทุกวัตถุประสงค์ แต่ในขณะที่ประเทศซึ่งใช้ระบบประมวลกฎหมาย (civil law) จะดำเนินคดีกับตัวบุคคล (action in personam) การกักเรือจึงเป็นวิธีการที่จะก่อให้เกิดหลักประกันในการบังคับตามสิทธิเรียกร้องในโอกาสต่อไป ซึ่งความแตกต่างเหล่านี้ก่อให้เกิดความเกิดความสับสนและความไม่สะดวกในการกักเรือที่ทำการค้าขายระหว่างประเทศ ด้วยเหตุนี้จึงได้มีความพยายามอย่างต่อเนื่องของหลายองค์กรที่จะดำเนินการขอร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับการกักเรือเพื่อที่จะสร้างกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทั่วโลก และในที่สุดเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952 ณ กรุงบรัสเซล ที่ประชุมผู้แทนทางการทูตก็ได้มีการยอมรับร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับการกักเรือเดินทะเลซึ่งดำเนินการขอร่างโดย Comite Maritime International (CMI) ซึ่งอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 ลงวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952 หรือเรียกสั้นว่า อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ฉบับนี้ได้กลายเป็นหลักสากลซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั่วโลกและเป็นที่มาของกฎหมายภายในเกี่ยวกับการกักเรือของหลายประเทศซึ่งรวมถึงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ของไทยด้วย แต่เนื่องจากระบบธุรกิจพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางทะเลได้พัฒนาเปลี่ยนแปลงไปมาก ดังนั้นจึงได้มีความพยายามที่จะปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญาการกักเรือหลายครั้ง แต่ครั้งที่เด่นชัดที่สุดคือร่างแก้ไขอนุสัญญาการกักเรือซึ่งจัดทำขึ้นโดย CMI เมื่อปี ค.ศ. 1985 หรือ Lisbon Draft ซึ่งตามร่างดังกล่าวได้มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์และบทบัญญัติต่างๆของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 หลายส่วนเช่น การแก้ไขคำนิยามของคำว่า สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการกักเรือให้กว้างขึ้น การนำหลักความรับผิดชอบส่วนบุคคลมาใช้เป็นหลักเกณฑ์ว่าจะกักเรือ ได้หรือไม่ หรือการจำกัดจำนวนหลักประกันเพื่อให้มีการปล่อยเรือ เป็นต้น และต่อมาแม้ว่าร่างดังกล่าวจะไม่ได้มีการยอมรับมากเท่าใด แต่อย่างไรก็ดี Lisbon Draft ฉบับดังกล่าวนี้ก็ได้รับการยอมรับเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการขอร่างอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ในเวลาต่อมาและในที่สุดเมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2542 ณ นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ที่ประชุมทางการทูตของประเทศสมาชิกของ International Maritime Organization (IMO) ได้ให้ความเห็นชอบอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 (The International Convention on Arrest of Ships, 1999) ซึ่งได้ยกร่างโดย Joint inter-Governmental Group of Expert in Maritime Liens and Related Subjects โดยการสนับสนุนของ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) และ International Maritime Organization (IMO) ซึ่งอนุสัญญาการกักเรือฉบับดังกล่าวนี้ได้มีการแก้ไข

ปรับปรุงเพิ่มเติมหลักการของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งทำให้หลักเกณฑ์ใหม่ๆเกี่ยวกับการกักเรือซึ่งเหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้นในการเดินเรือในปัจจุบันยิ่งขึ้นและอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้ได้รับการคาดหมายว่าจะได้รับการยอมรับจากประเทศต่างๆ ในการนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายภายในเกี่ยวกับการกักเรือของตน ในส่วนของประเทศไทยนั้นหลังจากที่ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งมีลักษณะเป็นกฎหมายพิเศษมาเป็นเวลานานถึง 10 ปี ได้มีความเห็นจากผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่ายว่า กฎหมายการกักเรือของไทยยังไม่สอดคล้องกับหลักสากลและมีปัญหาเกิดขึ้นทั้งในข้อกฎหมายและในทางปฏิบัติบางประการ เช่น ข้อจำกัดในเรื่องสิทธิเรียกร้องขอให้กักเรือ การกำหนดให้เจ้าหน้าที่มีสิทธิเรียกร้องขอให้กักเรือต้องมีภูมิลำเนาในประเทศไทย เป็นต้น

ดังนั้นการที่ประเทศต่างๆ ได้ให้ความเห็นชอบอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ดังที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น ซึ่งอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้จะมีผลเปลี่ยนแปลงหลักการและวิธีการเกี่ยวกับการกักเรือของประเทศส่วนใหญ่ทั่วโลก ด้วยเหตุนี้จึงน่าที่จะได้มีการศึกษาถึงเนื้อหาหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้ และศึกษาถึงผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ต่อพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ของไทยเพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายกักเรือของไทยและเพื่อให้ทราบถึงความเหมาะสมว่าประเทศไทยควรเข้าไปลงนามผูกพันเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้หรือไม่

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาวิเคราะห์ถึงเนื้อหาสาระสำคัญของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ถึงผลกระทบของหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ที่มีต่อหลักกฎหมายและข้อขัดข้องของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และความเหมาะสมที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

1.3 ขอบเขตการศึกษาวิจัย

การศึกษาวิจัยจะมุ่งศึกษาในเชิงเปรียบเทียบโดยอธิบายถึงหลักเกณฑ์สาระสำคัญของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 โดยนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 และศึกษาเปรียบเทียบวิเคราะห์ถึงผลกระทบต่อหลักกฎหมายและข้อขัดข้องของกฎหมายกักเรือไทยในปัจจุบันและศึกษาถึงความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ของประเทศไทย

1.4 สมมติฐานของการศึกษาวิจัย

การที่ประเทศสมาชิกของ UNCTAD และ IMO ให้ความเห็นชอบอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกักเรือให้ทันสมัยเหมาะสมยิ่งขึ้น จะมีผลเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการกักเรือของประเทศส่วนใหญ่ในโลก หากประเทศไทยรับเอาอนุสัญญาฉบับนี้มาใช้จะสามารถแก้ไขข้อขัดข้องทางกฎหมายที่เกิดจากพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้บางส่วน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้เข้าใจเนื้อหาสาระสำคัญของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999
2. ทำให้เข้าใจถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นของกฎหมายกักเรือของไทย
3. ทำให้ทราบถึงผลกระทบของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ต่อกฎหมายการกักเรือของไทยและแนวทางการปรับปรุงกฎหมายการกักเรือของไทยตามกลไกอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999
4. ทำให้ทราบถึงความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เปรียบเทียบอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วย การกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952

2.1 ความสำคัญและที่มา

อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 ลงวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952 (International Convention Relating to Arrest of Seagoing Ships, Brussels, May, 10, 1952) หรือเรียกสั้นๆว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 (the Arrest Convention 1952) ได้รับความนิยมนิยมนฐานะเป็นกลไกทางกฎหมายในทางระหว่างประเทศอย่างหนึ่งในช่วงครึ่งศตวรรษหลังนี้โดยมีประเทศต่างๆเข้าเป็นภาคีมากถึงประมาณ 65 รัฐ อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นี้เป็นเครื่องมือทางกฎหมายที่กำหนดให้เจ้าหน้าที่สามารถยึดหน่วงเรือไว้ที่ทำเรือได้ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ออกจากท่าเรือไป จึงเป็นเครื่องมือในทางกฎหมายที่มีประสิทธิภาพและมีผลทำให้จริงต่อผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลและอนุสัญญานี้ได้พิสูจน์แล้วว่ามีความมีประสิทธิภาพต่อผู้ทรงสิทธิเรียกร้องเหล่านั้น

ในการดำเนินการยกร่างอนุสัญญาการกักเรือนี้ใช้ระยะเวลาค่อนข้างนาน โดยเริ่มต้นด้วยการประชุม CMI of Antwerp ในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1930 จนถึงสงครามโลกครั้งที่ 2 และจนกระทั่งถึงการประชุมผู้แทนทางการทูตที่กรุงบรัสเซลในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1952 โดยในขั้นต้นกรอบในทางระหว่างประเทศของการกักเรือมาจากข้อเสนอแนะขององค์กรระดับชาติ 3 องค์กรคือจากประเทศฝรั่งเศส เยอรมันนีและอิตาลี และข้อเสนอแนะในการดำเนินการเกี่ยวกับการกักเรือเดินทะเลนั้นได้รับการสนับสนุนจากประเทศสวีเดนและญี่ปุ่น

ในช่วงแรกของการเริ่มต้นยกร่างนั้นปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบเมื่อมีการกักโดยมิชอบซึ่งถูกเสนอโดย Professor Francesco Berlingieri จากประเทศอิตาลีนั้นได้รับความสนใจจากประเทศต่างๆเป็นอย่างมาก ร่างอนุสัญญาฉบับแรกได้มีการเสนอในการประชุมครั้งที่ 16 ในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1933 ที่กรุงลอนดอน และหลังจากนั้นไม่นานร่างดังกล่าวได้ถูกแก้ไขในการประชุม CMI ที่กรุงออสโล (Oslo) ในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1933 หลักเกณฑ์สำคัญในร่างอนุสัญญาฉบับแรกนั้นได้บัญญัติให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องสามารถอ้างสิทธิเรียกร้องต่อเจ้าของเรือเพื่อขอกักเรือนั้นได้ และให้ศาลเรียกหลักประกันสำหรับความเสียหายต่างๆที่เกิดขึ้นจากการกักเรือ และในการขอกักเรือผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการกักโดยมิชอบด้วย แต่ในที่สุดแล้วประเด็นดังกล่าวกลับไม่ได้รับการยอมรับในการประชุมที่กรุงออสโล (Oslo) เนื่องจากผู้แทนจากนอร์เวย์ สวีเดนและเยอรมันนีปฏิเสธบทบัญญัติเกี่ยวกับค่าเสียหายสำหรับการกักเรือโดยมิชอบนี้ คณะอนุกรรมการระหว่างประเทศ (International Subcommittee) ของ CMI จึงได้มีการทบทวนร่างดังกล่าวในการประชุมที่กรุงปารีสเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน ค.ศ. 1936 และได้ยกร่างขึ้นใหม่โดยไม่ได้ระบุเรื่องสิทธิเกี่ยวกับค่าเสียหายสำหรับการกักเรือโดยมิชอบนี้ลงไปด้วย แต่ทว่าร่าง

ฉบับใหม่นี้ก็ไม่ใช่ที่ยอมรับในระดับนานาชาติ และหลังจากผ่านการประชุมที่กรุงปารีสเพียงไม่นาน ในช่วงเดือนพฤษภาคม ค.ศ.1937 ได้มีการเจรจาอย่างประนีประนอมกันใหม่โดยมีการเสนอให้ปัญหาเกี่ยวกับค่าเสียหายสำหรับการกักเรือ โดยมีขอบนั้นควรปล่อยให้เป็นเรื่องของกฎหมายภายในของศาลซึ่งได้มีการกักเรือ ต่อมาหลังจากเสร็จสิ้นสงครามโลกครั้งที่ 2 ทาง CMI ได้กลับมาทำงานอีกครั้งที่ Antwerp Conference ในปี ค.ศ. 1947 และได้มีการตัดสินใจที่จะพิจารณาถึงร่างอนุสัญญาการกักเรือกรุงปารีสซึ่งได้เสร็จสมบูรณ์แล้วในปี ค.ศ. 1937 แต่ทว่าร่างกรุงปารีสดังกล่าวได้ตกไปเมื่อทางสมาคมกฎหมายพาณิชย์ของอังกฤษและเนเธอร์แลนด์ (The British and Dutch Maritime Law Associations) ได้ปฏิเสธร่างดังกล่าวและได้แต่งตั้งสมาชิก 2 คนคือ Mr. Jan Asser & Mr. Cyril Miller เพื่อจัดเตรียมร่างใหม่ซึ่งในการจัดเตรียมร่างดังกล่าวได้รับข้อมูลทั้งหมดจากสมาคมระดับชาติ (the national associations) ต่อมาในการประชุมที่กรุงอัมสเตอร์ดัม ในปี ค.ศ. 1949 ที่ประชุมได้ยอมรับข้อเสนอของสมาคมกฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศส (The French Maritime Law Association) ซึ่งข้อเสนอดังกล่าวเป็นการประนีประนอมให้จำกัดสิทธิเรียกร้องทางทะเลในการขอกักเรือไว้เฉพาะกรณีการขอให้กักเรือใดๆที่มีเจ้าของคนเดียวกัน หลักการซึ่งเป็นผลจากการประนีประนอมนี้ได้มีการนำไปกำหนดไว้ในเนื้อหา (body) ของร่างใหม่ที่ถูกเตรียมขึ้นโดย CMI และได้รับการยอมรับจากที่ประชุมที่กรุงเนเปิลส์ (the Naples Conference) ในปี ค.ศ.1951 ส่วนปัญหาเกี่ยวกับค่าเสียหายสำหรับการกักเรือโดยมิชอบและความพยายามใดๆที่จะให้มีกฎเกณฑ์ที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในประเด็นดังกล่าวก็ถูกละทิ้งไป

ในปีต่อมาร่างกรุงเนเปิลส์ก็ได้ถูกส่งเข้าสู่ที่ประชุมทางการทูตที่กรุงบรัสเซลในเดือนพฤษภาคม ปี ค.ศ.1952 และร่างอนุสัญญาการกักเรือดังกล่าวก็ได้รับการยอมรับในที่สุดโดยมีเสียงเห็นชอบ 13 เสียง ไม่มีเสียงคัดค้านและงดออกเสียง 6 เสียง โดยประเด็นเกี่ยวกับค่าเสียหายสำหรับการกักเรือโดยมิชอบและหลักประกันสำหรับการกักเรื่อนั้นได้มีการอภิปรายอย่างกว้างขวางในที่ประชุมและในที่สุดร่างอนุสัญญานี้ก็ผ่านไปได้อย่างไม่มีเสียงคัดค้านแต่ตลอด 4 ทศวรรษที่ผ่านมาพบว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้ก่อให้เกิดช่องทางการใช้สิทธิในการกักเรือโดยไม่สุจริตเกิดขึ้น และแม้ว่าจำนวนของเรือต่างๆที่ถูกกักทั่วโลกได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่บ่อยครั้งที่เป็นการกักเรือโดยไม่มีเหตุอันสมควร (unjustified) หรือมิฉะนั้นก็สามารถหลีกเลี่ยงการถูกกักได้¹

¹ José M. Alcántara, “Some Reflections Over the Brussels Convention of 1952 Relating to Arrest of Sea-Going Vessels and Its Amending Process,” *Georgia journal of international and comparative law* 26 (1997) : 552-553.

การตัดสินใจที่จะพิจารณาบททวนบทบัญญัติของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 ได้เกิดขึ้นโดย CMI ตามมติของ IMO และ UNCTAD ในปี ค.ศ 1984 และได้มีการกำหนดแผนการทำงาน (working programme) เพื่อพิจารณาบททวนอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง ค.ศ.1926 และ ค.ศ.1967 และอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 หลังจากนั้น the CMI Executive Council ได้มอบหมายให้ the CMI International Sub-Committee โดยมี Prof. Allan Philip เป็นประธานเพื่อพิจารณาบททวนอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ในประเด็นที่ว่าสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้เพิ่มขึ้นใหม่นั้นควรจะกำหนดรูปแบบของสิทธิเรียกร้องเป็นรายการๆ (list) หรือไม่ และปัญหาที่ว่าเรือสามารถถูกกักอันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องที่มีต่อบุคคลอื่นนอกจากเจ้าของเรือได้หรือไม่ และการกักเรือในทุกพฤติการณ์จะก่อให้เกิดเขตอำนาจศาลหรือไม่ แต่เมื่อ the CMI International Sub-Committee ได้พิจารณาถึงคุณภาพและปริมาณของการเปลี่ยนแปลงซึ่งจะเกิดขึ้นในการยกร่างอนุสัญญาการกักเรือใหม่นั้นแล้ว ทาง the CMI International Sub-Committee ได้ตัดสินใจไม่ดำเนินการพิจารณาบททวนอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ดังกล่าวโดยใช้แนวทางของพิธีสาร (protocol) ด้วยเหตุนี้ the CMI International Sub-Committee จึงได้ดำเนินการยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้นสำหรับการประชุม CMI Lisbon Conference ที่กำลังมาถึงในปี ค.ศ. 1985 และร่างบททวนอนุสัญญาการกักเรือดังกล่าวก็ได้รับการพิจารณาและแก้ไขโดยที่ประชุมและได้รับการยอมรับด้วยเสียงเห็นชอบ 23 เสียง เสียงคัดค้าน 3 เสียงและงดออกเสียง 7 เสียง และร่างบททวนอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 (Lisbon Draft) นี้ได้ถูกเสนอโดยประธานของ CMI ต่อ IMO และ UNCTAD พร้อมกับร่างบททวนอนุสัญญาว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง²

ต่อมา A Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects (JIGE) ได้ถูกตั้งขึ้นตามคำแนะนำของ the Legal Committee of IMO ซึ่งได้รับการรับรองโดยคณะกรรมการของ IMO ในสมัยประชุมครั้งที่ 56 และตั้งขึ้นตามมติครั้งที่ 6 (XI) ของ the working Group on International Shipping Legislation of UNCTAD ซึ่งได้รับการรับรองโดย the Trade and Development Board of UNCTAD ในสมัยประชุมครั้งที่ 32 เพื่อพิจารณาตรวจสอบเกี่ยวกับปัญหาของบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง รวมถึงความเป็นไปได้การพิจารณาเรื่องต่อไปดังนี้

- (a) การพิจารณาบททวนอนุสัญญาว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนองและเกี่ยวกับวิธีพิจารณาของการใช้บังคับกฎหมาย (enforcement procedures) เช่น การกักเรือ เป็นต้น

² Francesco Berlingieri , Berlingieri on Arrest of Ships a commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions , 3rd ed. (London : Lloyd's of London Press, 2000), p. 289.

- (b) การเตรียมกฎหมายแม่แบบ (model law) หรือแนวทางเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเล และการจำนอง และเกี่ยวกับวิธีพิจารณาในการใช้บังคับกฎหมายเช่น การกักเรือ
- (c) ความเป็นไปได้ (feasibility) ของการจดทะเบียนระหว่างประเทศของบุริมสิทธิทางทะเล และการจำนอง

และในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1993 ที่ประชุม the United Nations/IMO ได้มีการรับรองอนุสัญญาว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนองฉบับใหม่ซึ่งมีที่มาจากร่างที่ถูกจัดเตรียมโดย JIGE และได้มีมติให้เรียกประชุม JIGE เพื่อที่จะพิจารณาตรวจสอบความเป็นไปได้ในพิจารณาบททวนอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 ตามมติดังกล่าวนำมาสู่การประชุมครั้งที่ 7 ของ JIGE ซึ่งถูกจัดขึ้นเมื่อวันที่ 6-9 ธันวาคม ค.ศ.1994 ที่กรุงเจนีวา โดยมี Mr.George Ivanov เป็นประธาน และในการประชุมดังกล่าว JIGE ได้ตกลงที่จะใช้ร่างอนุสัญญาการกักเรือที่ได้รับการรับรองโดยที่ประชุมของ CMI ที่กรุง Lisbon เป็นพื้นฐานในการพิจารณา และได้มีการอภิปรายกันอย่างกว้างขวางเกี่ยวกับมาตราต่างๆของร่างอนุสัญญาโดยมีการให้ความสนใจเป็นอย่างมากในส่วนของบริษัทของข้อ 1 และการใช้สิทธิการกักเรือในข้อ 3 และสิทธิในการกักเรือซ้ำและกักเรือหลายลำในข้อ 5 ของร่างอนุสัญญาการกักเรือดังกล่าว และจากการอภิปรายดังกล่าวจึงได้มีการเตรียมร่างมาตราต่างๆของอนุสัญญาการกักเรือ (Draft articles for a convention on arrest of ships) ซึ่งเรียกได้ว่าเป็นร่างมาตราต่างๆลำดับแรก (First Draft Articles) ขึ้น โดย IMO และเลขานุการของ UNCTAD สำหรับการพิจารณาในการประชุมครั้งที่ 8 ซึ่งได้มีการตกลงให้มีการประชุมที่กรุงลอนดอน วันที่ 7-8 ตุลาคม ค.ศ.1995

ต่อมาในการประชุมในครั้งที่ 9 และเป็นการประชุมครั้งสุดท้ายซึ่งได้มีการจัดขึ้นที่นครเจนีวา ตั้งแต่วันที่ 2-6 ธันวาคม ค.ศ.1996 โดยมี Mr.Karl-John Gombrii เป็นประธาน ซึ่งได้มีการอภิปรายและตกลงกันในประเด็นสำคัญดังนี้³

- (a) การนิยามการกักเรือในข้อ 1(2)
- (b) อำนาจในการกัก ยกเว้นการกักเรือต่างๆที่พร้อมจะเดินทะเล
- (c) การปล่อยเรือจากการกัก(ข้อ 4) ยกเว้นในเรื่องจำนวนสูงสุดของหลักประกัน
- (d) การกักเรือซ้ำ และกักเรือหลายลำ(ข้อ 5)
- (e) การปกป้องเจ้าของเรือ และผู้เช่าเรือเปล่าที่ถูกกัก(ข้อ6) ยกเว้นเกี่ยวกับหลักประกันในกรณีการกักเรือโดยไม่มีเหตุสมควร
- (f) เขตอำนาจศาลเหนือมุลคดี (ข้อ7)
- (g) ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญา (ข้อ 8)

³ Ibid., pp. 291-292.

แต่อย่างไรก็ตามที่ประชุมยังไม่สามารถตกลงกันได้ประเด็นดังต่อไปนี้

- (a) รายชื่อประเภทของสิทธิเรียกร้องควรจะใช้นิยามแบบปิดหรือนิยามแบบเปิด
- (b) ควรมีการกำหนดให้เจ้าหนี้สามารถกักเรือที่พร้อมจะเดินทะเลหรือกำลังเดินทะเลหรือไม่
- (c) สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่มีบุริมสิทธิทางทะเลจะอนุญาตให้มีการกักได้โดยไม่ต้องคำนึงว่าเรื่อนั้นยังเป็นของบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบนั้นจะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิระหว่างประเทศ (international maritime liens) หรือเป็นบุริมสิทธิที่ได้รับการยอมรับโดยกฎหมายของศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดี (lex fori) หรือไม่
- (d) จะยอมให้มีการกักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องที่มีต่อผู้เช่าเรือเปล่าหรือไม่
- (e) หลักประกันที่จะต้องวางเพื่อปล่อยเรือจากการกักจะต้องไม่เกินมูลค่าของเรือหรือไม่
- (f) บทบัญญัติเกี่ยวกับหลักประกันสำหรับความเสียหายควรที่จะกำหนดให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะต้องวางในกรณีการกักโดยไม่มีเหตุอันสมควร นอกจากกรณีที่จะต้องวางหลักประกันเนื่องจากการกักโดยมิชอบหรือไม่

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อจบการประชุมครั้งที่ 9 นั้นที่ประชุมได้ยอมรับข้อเสนอของ The Joint UNCTAD/IMO Intergovernmental Group of Experts on Maritimes Liens and Mortgages and Related Subjects (JIGE) ที่ได้เสนอต่อ International Maritime Organization (IMO) Council and the Trade and Development Board of UNCTAD ว่าควรให้ the General Assembly of the United Nations จัดให้มีการประชุมผู้แทนทางการทูตเพื่อพิจารณาและรับรอง (adopt) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการกักเรือเดินทะเลบนพื้นฐานของร่างอนุสัญญาที่ถูกจัดเตรียมโดย JIGE

และในที่สุดได้มีการนำร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ที่ถูกร่างขึ้นในภายหลังโดยความร่วมมือระหว่าง IMO และเลขาธิการของ UNCTAD ซึ่งได้ใช้เวลาในการยกร่างร่วมกันถึง 3 ปี โดยมุ่งเน้นไปที่ความเป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศได้ถูกนำเข้าสู่การอภิปรายในที่ประชุมผู้แทนทางการทูตซึ่งจัดขึ้นที่นครเจนีวาเมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ.1999 ถึงวันที่ 12 มีนาคม ค.ศ.1999 ภายใต้ความอุปถัมภ์ของ UNCTAD โดยผู้เข้าร่วมประชุมมีทั้งผู้แทนของรัฐต่างๆและตัวแทนจากภาคอุตสาหกรรม นักกฎหมาย พาณิชยนาวิ ผู้เชี่ยวชาญทางการพาณิชย์จากทั่วทุกภูมิภาค และที่ประชุมได้ยอมรับร่างอนุสัญญาการกักเรือดังกล่าวในวันที่ 12 มีนาคม ค.ศ.1999 ซึ่งผู้เขียนจะได้มีการพิจารณาศึกษาในส่วน of รายละเอียดของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ในลำดับต่อไป

2.2 ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญา

สำหรับประเภทของเรือที่จะถูกกักได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้น อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 จะใช้บังคับเฉพาะเรือเดินทะเล (Seagoing Ship) เท่านั้น ดังจะเห็นได้จากถ้อยคำที่ว่า “Seagoing Ship” ซึ่งปรากฏอยู่ในชื่อของอนุสัญญาและในส่วนคำปรารภของอนุสัญญาฉบับนี้ แม้ว่าในส่วนอื่นๆของบทบัญญัติของอนุสัญญานี้จะมีการกล่าวถึงแต่เฉพาะคำว่า “เรือ (Ships)” เฉยๆก็ตาม⁴ และขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้นจะใช้บังคับแก่เรือที่ชักธงของประเทศภาคีอนุสัญญาและอยู่ในเขตอำนาจของประเทศภาคีอนุสัญญา ส่วนเรือที่ชักธงของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาอาจถูกกักได้ในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาไม่ว่าเพื่อสิทธิเรียกร้องใดที่อนุสัญญากำหนดไว้หรือเพื่อสิทธิเรียกร้องอื่นตามที่กฎหมายภายในของประเทศภาคีอนุสัญญาได้กำหนดไว้*

แต่อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตว่ายังมีความไม่ชัดเจนว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ทั้งหมดหรือเฉพาะแต่หลักเกณฑ์ในข้อ 1(1) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เท่านั้นที่จะใช้บังคับกับเรือที่ชักธงของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา⁵

แต่ตามคำนิยามในข้อ 8 (1) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ที่ว่า “อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับแก่เรือใดๆ ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจของรัฐภาคี ไม่ว่าเรือนั้นจะชักธงของรัฐภาคีหรือไม่ก็ตาม” ดังนั้นหลักเกณฑ์ต่างๆของอนุสัญญาฉบับนี้จะใช้บังคับทั้งเรือที่ชักธงของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญานี้และเรือที่ชักธงของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญานี้ด้วย นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ใหม่เกี่ยวกับประเภทของเรือที่จะถูกกักได้โดยให้มีผลใช้บังคับกับเรือทุกประเภท คือ เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ และยังคงครอบคลุมไปถึงเรือประมงหรือเรือสำราญ และเรือทั้งหมดไม่ว่าเรือเหล่านั้นเป็นเรือเดินทะเลหรือไม่หากเรือเหล่านั้นอยู่ในเขตอำนาจศาลของรัฐภาคีไม่ว่าเรือนั้นจะชักธงของรัฐภาคีหรือไม่ก็ตาม แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้จะไม่ใช้บังคับแก่เรือรบ เรือช่วยรบ เรืออื่นใดที่เป็นของรัฐหรือดำเนินการโดยรัฐและในช่วงเวลานั้นใช้เพื่อการบริการของรัฐบาลที่ไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์โดยเฉพาะ

⁴ ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2540), หน้า 20.

*โปรดดู มาตรา 2 และมาตรา 8 (2) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952

⁵ Francesco Berlingieri , “News from IMO and UNCTAD : The International Convention on Arrest of Ships, (1999): 6. Available from <http://www.comitemaritime.org/news/nl1999.html>

นอกจากนี้ในส่วนของการใช้บังคับของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้น จะไม่มีผลกระทบต่ออำนาจของรัฐหรือคำสั่งศาลซึ่งมีผลต่อกองทรัพย์สินทั้งหมดของลูกหนี้ที่มีหนี้สินล้นพ้นตัวและไม่กระทบต่อการบังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศที่ให้สิทธิจำกัดความรับผิด เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1992 (the CLC Protocol 1992) , อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดในสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 (the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 หรือเรียกสั้นๆว่า the LLMC Convention 1976) เป็นต้น และไม่กระทบต่อสิทธิหรืออำนาจของรัฐบาล หน่วยงานของรัฐ หรือองค์กรสาธารณะประโยชน์หรือองค์กรเกี่ยวกับท่าเรือ – อุเรือ ที่หน่วยงานเหนือหรือห้ามการเดินเรือใดๆภายในเขตอธิปไตยของตน ภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมาย หรือข้อบังคับภายในของรัฐนั้น เช่น กฎหมายมหาชน (public law) เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ความปลอดภัยต่างๆ ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (the Convention for the Safety of Life at Sea , 1974 หรือเรียกสั้นๆว่า SOLAS) เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามในข้อ 10 วรรค 2 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยอมให้รัฐที่เป็นภาคีสันติสัญญาว่าด้วยการเดินเรือในเขตน่านน้ำภายใน เช่น ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำไรน์ ค.ศ. 1868 (the Rhine Navigation Convention 1868) ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการกักเรือและการยอมรับตามคำพิพากษาด้วย เป็นต้น สามารถตั้งข้อสงวนในขณะที่ยกลงนามให้สัตยาบัน ยอมรับ เห็นชอบ หรือภาคยานุวัติ โดยอนุสัญญาฉบับนี้ยอมให้กฎข้อบังคับเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล การยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานั้นๆ ยังมีผลบังคับต่อไปได้โดยสามารถตั้งข้อสงวน ยกเว้นการมีผลบังคับของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ในเรื่องนี้ได้

นอกจากนั้นอนุสัญญาฉบับนี้ยังอนุญาตให้ประเทศที่จะเข้าเป็นภาคีสามารถตั้งข้อสงวนไม่ให้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มีผลใช้บังคับกับเรือที่ไม่ใช่เป็นเรือเดินทะเลและเรือที่ไม่ชักธงของรัฐภาคีด้วย⁶

2.3 ความหมายของการกักเรือ

Arrest convention Maritime Claim

1999 Art.1 (2) “Arrest” means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include

⁶ Nicholas Gaskell and Richard Shaw ,“ the Arrest Convention 1999,” Lloyd’s maritime and commercial law Quarterly ,Part 4 (November 1999) :483.

the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument.

1952 Art. 1(2) “Arrest” means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ 1999 ได้ให้ความหมายของการกักไว้ในคำนิยามข้อ 1(2) ว่า หมายถึง “การหน่วงเหนี่ยวหรือการจำกัดการเคลื่อนย้ายเรือ โดยคำสั่งศาลเพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร้องทางทะเล แต่ทั้งนี้มิให้หมายความรวมถึงการยึดเรือเพื่อการบังคับคดี หรือเพื่อปฏิบัติตามคำพิพากษาหรือคำสั่งอย่างอื่นที่สามารถบังคับได้” ส่วนอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 ข้อ 1(2) ได้ให้นิยามการกักเรือว่าหมายถึง “การยึดหน่วงเรือไว้โดยวิธีการทางกฎหมายเพื่อให้เป็นประกันต่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงการยึดเรือเพื่อการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาล”

เมื่อพิจารณาคำนิยามเกี่ยวกับความหมายของการกักตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แล้วจะเห็นว่าคำนิยามดังกล่าวได้มีการแก้ไขปรับปรุงคำนิยามของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ในบางส่วนเพื่อที่จะชี้ให้เห็นว่าการกักในที่นี้หมายถึงการกักเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ หรือ saisie conservatoire การกักนอกจากจะหมายถึงการหน่วงเหนี่ยวเรือ (detention on removal of ship) ไว้แล้วยังหมายความรวมถึงการจำกัดการเคลื่อนย้ายเรือ (restriction on removal of ship) ตามคำสั่งศาลเพื่อเป็นหลักประกันสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ แต่ความหมายของการกักนี้ไม่ได้รวมถึงการยึดเรือเพื่อการบังคับคดี หรือเพื่อปฏิบัติตามคำพิพากษาหรือคำสั่งอื่นใดที่มีผลบังคับได้ในทำนองเดียวกัน อย่างไรก็ตามจะเห็นว่าตามคำนิยามการกักตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ 1999 นั้นยังมีจุดแข็งเดิมที่สำคัญซึ่งปรากฏอยู่ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 คือ จะรวมถึงการกักเรือภายใต้ action in rem ตามแนวทางของคอมมอนลอว์ (common law) และ saisie conservatoire ตามแนวทางของซีวิลลอว์ (civil law) และ maritime attachment ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาด้วย⁷ ซึ่งก็เป็นไปในแนวทางเดียวกับคำนิยามการกักเรือของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ข้อ1(2)

แต่หากพิจารณาโดยละเอียดแล้วจะเห็นว่า คำนิยามของการกักตามข้อ1(2) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ 1999 จะมีความหมายกว้างกว่าคำนิยามในข้อ1(2) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ 1952 โดยตามคำนิยามการกักตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นอกจากจะหมายรวมถึงคำสั่ง

⁷ William Tetley , “Arrest ,Attachment, and Related Maritime Law Procedures,” Tulane Law Review 73 (June 1999): 1963.

อย่างอื่นที่สามารถบังคับได้แล้วคำนิยามยังรวมถึงการจำกัดการเคลื่อนย้าย (restriction on removal of ship) ซึ่งจะหมายความครอบคลุมไปถึง “Mareva Injunction” ที่ออกบังคับต่อเรืออื่นๆด้วย⁸

สำหรับ “Mareva Injunction” นั้นเป็นหลักกฎหมายที่มาจากคำพิพากษาของศาลซึ่งปรากฏหลักกฎหมายนี้ในกฎหมายคอมมอนลอว์ของอังกฤษในคดี “Mareva” Company Naviera S.A.V. International Bulkcarrier Ltd. โดย “Mareva Injunction” นี้เป็นคำสั่งห้ามการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินซึ่งจะมีคำสั่งนี้ได้ต้องมีการฟ้องคดี “Action in personam” ก่อน ดังนั้นคำสั่งนี้จึงกว้างกว่าคำสั่งกักเรือโดยหากจะเปรียบเทียบไปแล้วจะมีลักษณะคล้ายๆ กับวิธีการชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทย โดย “Mareva Injunction” นั้นถือว่าเป็นอาวุธสำคัญที่มีค่ามากในเชิงธุรกิจ เนื่องจากมีประโยชน์มากกว่า “In rem” ตัวอย่างเช่น “Mareva Injunction” นั้นสามารถห้ามการเคลื่อนที่ของเรือได้มากกว่าหนึ่งลำในขณะที่ “In rem” ทำได้เพียงหนึ่งลำเท่านั้น นอกจากนั้นทรัพย์สินภายใต้ “Mareva Injunction” ก็ยังคงอยู่ในความครอบครองของลูกหนี้อยู่เสมอ ยิ่งกว่านั้นค่าใช้จ่ายในขั้นตอนของเจ้าหน้าที่ศาลก็ไม่มีซึ่งต่างจาก “In rem”⁹

นอกจากที่ได้กล่าวมาแล้วอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้ยังได้ยอมรับในเรื่องอำนาจพิเศษทางนิติบัญญัติ (special legislative rights) แม้ว่าจะไม่ครอบคลุมทั้งหมดก็ตาม โดยได้ยอมให้รัฐบาล (government) หรือองค์กรของรัฐ (public bodies) สามารถจับยึด (seize) หน่วงเหนี่ยว (detain) หรือสามารถริบ (confiscate) หรือขายเรือนั้นได้เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับสิทธิเรียกร้องบางประเภท เช่น ค่าธรรมเนียมท่าเทียบเรือ (harbour dues) ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือที่จมอัปปาง (wreck removal costs) หรือค่าใช้จ่ายหรือความเสียหายเนื่องจากการก่อให้เกิดมลภาวะเป็นต้น หรือเพื่อลงโทษ (sanctions) อันเนื่องมาจากการกระทำความผิดบางประเภท เช่น การลักลอบขนยาเสพติด การลักลอบทำประมง หรือการลักลอบเข้าเมือง เป็นต้น เนื่องจากในปัจจุบันอำนาจของรัฐ (governmental rights) ในรูปแบบดังกล่าวนี้จะมีปรากฏอยู่ทั่วไปในทุกประเทศซึ่งอำนาจเหล่านี้จะมีที่มาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายใน¹⁰ โดยอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติรับรองไว้ในข้อ 8 (3) ไว้ว่า “อนุสัญญานี้ไม่กระทบต่อสิทธิหรืออำนาจของรัฐบาล หน่วยงานของรัฐบาล หรือองค์กรสาธารณะประโยชน์ หรือองค์กรเกี่ยวกับท่าเรือ – อู่เรือ ที่หน่วงเหนี่ยวหรือห้ามการเดินเรือใดๆภายในเขตอธิปไตยของตน ภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมาย หรือข้อบังคับภายในของรัฐบาลนั้น”

⁸ Ibid.

⁹ สงคราม วัฒนะรัตน์, “การกักเรือตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 20.

¹⁰ William Tetley, “Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures,” : 1963.

จะเห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าวนี้จะตรงกับบทบัญญัติตามข้อ 2 วรรคท้ายของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ยกเว้นในส่วนที่เกี่ยวกับการยอมรับอำนาจของรัฐ (governmental rights) ในการหน่วงเหนี่ยวเรือได้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติเพิ่มเติมขึ้นซึ่งถือได้ว่าเป็นส่วนที่มีความสำคัญเนื่องจากในปัจจุบันนี้อนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับได้ยอมรับให้รัฐต่างๆสามารถหน่วงเหนี่ยวเรือ(detention) หรือริบเรือ(confiscate) ได้ โดยเฉพาะในกรณีเกี่ยวกับการลักลอบขนยาเสพติด หรือการก่อให้เกิดมลภาวะ แต่อย่างไรก็ดีแม้ว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะครอบคลุมถึงอำนาจพิเศษทางนิติบัญญัติดังที่กล่าวมาแล้ว แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในเรื่องของอำนาจพิเศษทางนิติบัญญัติสำหรับการหน่วงเหนี่ยวเรืออยู่บ้างบางประการ และมีเงื่อนไขว่าองค์กรของรัฐที่มีอำนาจพิเศษนี้ไม่สามารถขายเรือที่หน่วงเหนี่ยวไว้ได้หากไม่ได้รับความเห็นชอบจากศาลและเงินที่ได้จากการขายนั้นจะต้องชำระให้แก่เจ้าหนี้ส่วนใหญ่

2.4 สิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้

สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้น มีความแตกต่างกันคืออนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีการปรับปรุงถ้อยคำเดิมของบทนิยามเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่มีอยู่ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ให้มีความชัดเจนขึ้นและสอดคล้องกับสภาพการณ์ของธุรกิจพาณิชย์นาวีในปัจจุบันและอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมประเภทของสิทธิเรียกร้องขึ้นใหม่อีก 6 ประเภทใหญ่ คือ 1.) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากเรือ หรือมาตรการที่กระทำขึ้นเพื่อการป้องกัน ลด ปลอดภัยความเสียหายและค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการอันสมควรซึ่งได้ดำเนินการหรือจะดำเนินการทำให้สภาวะแวดล้อมกลับสู่สภาพเดิม ความสูญเสียที่เกิดขึ้นหรือมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอก เป็นต้น 2.) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกู้ เคลื่อนย้าย นำกลับคืน ทำลายหรือทำให้เรือซึ่งจมอับปาง เกยตื้น หรือถูกสลະทิ้ง หมดอันตราย รวมถึงการกระทำอย่างเดียวกันต่อสิ่งของใดๆ ที่อยู่หรือเคยอยู่บนเรือ รวมถึงราคาหรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาเรือที่ถูกสลະทิ้งและดูแลคนประจำเรือ 3.) ค่าธรรมเนียมหรือค่ากระทำเรือ ทำเทียบเรือ คลอง หรือร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่น

4.) ค่าเบี้ยประกันภัย รวมถึงเงินสมทบการประกันภัยซึ่งกันและกัน(การทำประกันภัยกับ P&I Club*) อันเกี่ยวกับเรือซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ 5.) ค่าคอมมิสชัน ค่าธรรมเนียมหน้า หรือตัวแทนเกี่ยวกับเรือ ซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ และ 6.) ข้อพิพาทอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือ ซึ่งในส่วนของรายละเอียดและที่มาของนิยามรายชื่อประเภทของสิทธิเรียกร้องต่างๆจะได้มีการกล่าวถึงในลำดับต่อไป

เกี่ยวกับบทนิยามของสิทธิเรียกร้องทางทะเลนี้ในช่วงที่มีการประชุมแก้ไขปรับปรุงร่างอนุสัญญาการกักเรือซึ่งจัดทำขึ้น โดย Comite Maritime International (CMI) ที่กรุงLisbon ประเทศโปรตุเกส ในปี ค.ศ. 1985 นั้นได้มีใช้รูปแบบการนิยามประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลเป็นนิยามแบบเปิดโดยในช่วงเวลานั้นเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า ประเภทของค่านิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 ซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่นั้นนอกจากมีความไม่สมบูรณ์และไม่ทันสมัยแล้ว ยังไม่ครอบคลุมถึงสิทธิเรียกร้องบางประเภท เช่น สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับค่าคอมมิสชันของนายหน้าหรือตัวแทนที่เกี่ยวกับเรือซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) มีหน้าที่ต้องชำระหรือค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น และเห็นว่าในปัจจุบันได้มีการยอมรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลรูปแบบใหม่ๆ เช่น สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามในระหว่างที่มีการจัดทำร่างแก้ไขอนุสัญญาการกักเรือที่กรุง Lisbon นี้ ในส่วนของประเด็นเกี่ยวกับค่านิยามของสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ก็ยังคงมีความเห็นอีกส่วนหนึ่งซึ่งเป็นเสียงส่วนน้อยของผู้เข้าร่วมประชุมจัดทำร่างอนุสัญญาดังกล่าวนั้นเห็นว่า ควรใช้รูปแบบค่านิยามประเภทของสิทธิเรียกร้องแบบปิด จึงได้มีความพยายามในการหาแนวทางที่เป็นการประนีประนอมกับทุกฝ่าย ด้วยเหตุนี้แนวทางในการนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลของร่างแก้ไขอนุสัญญาการกักเรือในปี ค.ศ.1985 (Lisbon Draft) จึงออกมาในรูปแบบที่มีการนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ไว้อย่างกว้างๆ และมีการใช้ถ้อยคำว่า “เช่น (such as)” พร้อมทั้งมีการยกตัวอย่างประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลไว้ด้วย และแม้ว่าร่างอนุสัญญาการกักเรือของ CMI (Lisbon Draft) ดังกล่าวนี้อาจจะไม่ได้รับการยอมรับจากประเทศต่างๆมากนัก แต่ร่างอนุสัญญาการกักเรือของ CMI (Lisbon Draft) ดังกล่าวนี้อาจได้กลายเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการร่างอนุสัญญาการเรือ ค.ศ. 1999 ในเวลาต่อมา

* การทำประกันภัยกับ P&I Club เป็นการประกันภัยซึ่งกันและกัน (mutual insurance) หรืออาจเรียกว่า “การประกันภัยสหการ” ซึ่งเจ้าของเรือที่เป็นผู้เอาประกันภัยทุกรายต่างก็เป็นผู้รับประกันภัยด้วยหรืออาจเรียกได้ว่าเป็นการร่วมลงขันของเจ้าของเรือเพื่อกระจายความเสี่ยงภัยของตนโดยตั้งองค์กรที่เรียกว่า “P&I Club” ขึ้นเช่น SKULD ,Swedish Club, Japan Club เป็นต้น ในการทำประกัน P&I Club เจ้าของเรือไม่ได้ซื้อประกันภัยแต่สมัครเข้าเป็นสมาชิกของ P&I Club นั้นๆ และโดยทั่วไป Club จะไม่ได้ออกกรมธรรม์ให้ แต่จะออกหนังสือเรียกว่า “Certificate of Entry ” ให้แก่เจ้าของเรือที่เป็นสมาชิกส่วนรายละเอียดในเรื่องความคุ้มครอง เบี้ยประกันภัย การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ฯลฯ จะปรากฏอยู่ในกฎข้อบังคับ (Regulations) ของแต่ละ Club

สำหรับในการประชุมจัดทำร่างแก้ไขอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 โดย Joint Inter-Governmental Group of Experts in Maritime Liens and Related Subjects หรือเรียกสั้นๆว่า JIGE นั้น ที่ประชุมของ JIGE ก็ไม่สามารถหาข้อยุติได้ว่ารูปแบบในการนิยามประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้นั้นจะใช้ในแนวทางใดระหว่างนิยามแบบปิด (closed list หรือ exhaustive list) ตามแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 หรือการนิยามแบบเปิด (open-ended list หรือ non-exhaustive list) ตามแนวทางของ Lisbon Draft ดังนั้นตามร่างแก้ไขอนุสัญญาการกักเรือซึ่งยกร่างโดย JIGE ซึ่งเสนอต่อที่ประชุมผู้แทนทางการทูตที่นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ จึงมีทั้งสองรูปแบบเพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาว่าจะเลือกใช้แนวทางใด แต่อย่างไรก็ดีสำหรับในประเด็นเกี่ยวกับรูปแบบในการนิยามประเภทของสิทธิเรียกร้องนั้นความเห็นส่วนใหญ่ของผู้แทนของ JIGE ที่ร่วมในการยกร่างอนุสัญญาการกักเรือดังกล่าวได้มีความเห็นว่า การใช้รูปแบบของคำนิยามเป็นแบบเปิดน่าจะเหมาะสมกว่า เนื่องจากจะให้เกิดความยืดหยุ่นและจะได้รับการยอมรับมากกว่า

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อได้มีการเสนอร่างอนุสัญญาการกักเรือดังกล่าวนี้ต่อที่ประชุมผู้แทนทางการทูตเพื่อพิจารณาร่างอนุสัญญาการกักเรือซึ่งมีผู้แทนจากประเทศต่างๆเข้าร่วมประชุมรวม 93 ประเทศนั้น และในระหว่างการประชุมผู้แทนทางการทูตเพื่อพิจารณาร่างอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้นั้นในเรื่องของคำนิยามเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้นั้นได้กลายเป็นประเด็นสำคัญประเด็นหนึ่งซึ่งผู้แทนของประเทศต่างๆที่เข้าร่วมประชุมได้มีการอภิปรายกันอย่างกว้างขวางโดยเฉพาะประเด็นที่ว่า การใช้คำนิยามเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลนั้นควรมีลักษณะเป็นการระบุรายชื่อประเภทของสิทธิเรียกร้องเป็นแบบปิดโดยเป็นไปในแนวเดียวกับอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 หรือใช้รูปแบบเป็นนิยามโดยกำหนดเปิดไว้กว้างๆว่าหมายถึงสิทธิเรียกร้องใดๆที่เกี่ยวข้องหรือเกิดจากการเป็นเจ้าของ การต่อหรือซ่อมเรือ การครอบครอง การจัดการ การปฏิบัติการ หรือการค้าของเรือลำหนึ่งลำใด หรือสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้อง หรือเกิดจากการจำนองเรือ หรือภาระเหนือเรืออย่างอื่นในทำนองเดียวกัน และการตีความที่ครอบคลุมสิทธิเรียกร้องประเภทต่างๆที่อยู่ในความหมายของกิจกรรมเกี่ยวกับเรื่องข้างต้น แต่ในที่สุดเสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมดังกล่าวได้เห็นชอบกับการนิยามแบบปิด โดยเห็นว่าแม้การนิยามแบบเปิดจะช่วยทำให้อนุสัญญาการกักเรือมีความทันสมัยอยู่เสมอ แต่ก็อาจก่อให้เกิดความไม่แน่นอนและอาจจะมีการตีความที่แตกต่างกันในประเทศต่างๆได้ แต่อย่างไรก็ตามเป็นที่ทราบกันดีของผู้แทนทางการทูตที่เข้าร่วมประชุมว่า การนิยามประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้นั้น โดยใช้คำนิยามแบบปิดนั้นเมื่อสังคมมีความซับซ้อนขึ้นและรูปแบบของธุรกิจทางด้านพาณิชย์ได้มีการพัฒนาไปมากขึ้นและเกิดเทคโนโลยีใหม่ๆก็ย่อมจะมีผลทำให้เกิดรูปแบบของสิทธิเรียกร้องทางทะเลใหม่ๆเกิดขึ้นที่ประชุมจึงเห็นว่าควรที่จะมีการกำหนดกลไกสำหรับแก้ไขปัญหานี้ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตไว้ด้วย จึงได้มีการหาแนวทางที่ประนีประนอมระหว่างฝ่ายเสียงข้างมากที่เห็นว่าควรใช้คำนิยามแบบปิด

และฝ่ายเสียงข้างน้อยของที่ประชุมที่เห็นว่าควรใช้คำนิยามแบบเปิด ด้วยเหตุนี้จึงทำให้รูปแบบของคำนิยามเกี่ยวกับประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ออกมาโดยมีการยอมให้มีการใช้คำนิยามแบบปิดแต่ยกเว้นไว้ในกรณีของคำนิยามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดต่อสิ่งแวดล้อมตามคำนิยามในข้อ 1 วรรค 1 (d) ของอนุสัญญาฉบับนี้ซึ่งได้มีการใช้ถ้อยคำในส่วนท้ายที่มีลักษณะเป็นถ้อยคำแบบเปิดกว้างๆ ไว้ว่า “และ ความเสียหาย ราคา หรือ ความสูญเสียในลักษณะที่สอดคล้องกันกับที่กำหนดไว้ในข้อ (ง) นี้ (and damage, costs, or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d)) ”

แต่อย่างไรก็ตามหากพิจารณาข้อดีในส่วนของสิทธิเรียกร้องทางทะเลในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แล้วจะเห็นว่า แม้อนุสัญญาจะใช้รูปแบบคำนิยามประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลแบบปิดก็ตาม แต่จะเห็นว่า อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้ได้มีการกำหนดสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ไว้ถึง 22 ประเภทโดยมีการเพิ่มประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลใหม่ๆ ซึ่งเหมาะสมกับสภาพการณ์ของธุรกิจพาณิชย์ในปัจจุันมากขึ้น และเมื่อเปรียบเทียบกับสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แล้วจะเห็นว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลดังกล่าวไว้มากกว่าและกว้างขวางกว่าสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ดังที่กล่าวมาแล้ว

ในส่วนต่อไปนี้ผู้เขียนมุ่งที่จะพิจารณาเปรียบเทียบถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลแต่ละประเภทที่จะขอกักเรือได้ตามคำนิยามข้อ 1 วรรค 1 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามคำนิยามข้อ 1 (1) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เพื่อให้เห็นถึงที่มาความเหมือนและความแตกต่างและพัฒนาการความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ดังจะได้กล่าวต่อไปนี้

เปรียบเทียบสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กับสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952

Arrest convention Maritime Claim

1999 a) loss or damage caused by the operation of ship;

1952 a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเล ข้อ 1 วรรค 1 (a) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจาก ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากการปฏิบัติการของเรือซึ่งอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ใช้ถ้อยคำเป็นภาษาอังกฤษว่า “ loss or damage caused by the operation of ship” เป็นการให้ถ้อยคำกว้างๆซึ่งอาจหมายความรวมไปถึงความเสียหาย

ที่เกิดขึ้นในเชิงเศรษฐกิจด้วย¹¹ สำหรับคำนิยามในข้อนี้ขึ้นตามถ้อยคำเดิมของข้อ 1(a) ซึ่งเป็นร่างที่จัดทำขึ้นโดย JIGE นั้น ผู้ร่าง(JIGE)ได้ใช้ถ้อยคำต่างไปจากถ้อยคำในข้อ 1 (1)(a) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 โดยได้ใช้ว่า

“(a) physical loss or damage cause by the operation of the ship other than loss of damage to cargo, containers and passengers’ effects carried on the vessel” เนื่องจากต้องการให้มีความสอดคล้องเป็นไปแนวทางเดียวกับคำนิยามในข้อ 4 (1) (e) ของ The International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 (the MLM Convention 1993) แต่อย่างไรก็ตามก่อนที่จะมีการเสนอร่างนี้ต่อที่ประชุมผู้แทนทางการทูตนั้น JIGE ได้มีการแก้ไขร่างดังกล่าวอีกครั้งโดยตัดคำว่า “ทางกายภาพ (physical)” หน้าคำว่า “loss” ออกและตัดคำว่า “other than loss of or damage to cargo , containers and passengers’ effects carried on the vessel” ออก เนื่องจากทางผู้ร่าง (JIGE) เห็นว่า สิทธิเรียกร้องทางทะเลในส่วนี้ไม่ควรจำกัดอยู่เฉพาะความเสียหายทางกายภาพเท่านั้น และสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดกับสินค้า (cargo)หรือผู้โดยสาร (passengers) ได้มีการกล่าวถึงในสิทธิเรียกร้องประเภทอื่นๆแล้ว จะเห็นได้ว่าแม้ว่าสิทธิเรียกร้องทางทะเลในส่วนี้จะครอบคลุมอยู่เฉพาะสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากมูลละเมิดเท่านั้นแต่คำนิยามของสิทธิเรียกร้องทางทะเลดังกล่าวนี้ก็กว้างขวางครอบคลุมมากกว่าสิทธิเรียกร้องที่กำหนดไว้ในข้อ 1(1)(a) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เป็นอย่างมาก

Arrest convention Maritime Claim

1999 b) loss of life or personal injury occurring , whether on land or on water ,in direct connection with the ship;

1952 b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship;

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลของข้อ 1วรรค 1 (b) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจาก การสูญเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บ ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการของเรือไม่ว่าจะเกิดขึ้นบนบกหรือในน้ำ โดยอนุสัญญาได้ใช้ถ้อยคำภาษาอังกฤษว่า (b) loss of life or personal injury occurring ,whether on land or on water,in direct connection with the ship; จะเห็นว่า สิทธิเรียกร้องในส่วนี้จะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการของเรือ ซึ่งไม่ปรากฏถ้อยคำดังกล่าวนี้ในคำนิยามของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 แต่อย่างไรก็ตาม ได้มีข้อสังเกตจากผู้แทนทางการทูตที่เข้าประชุมเพื่อพิจารณา

¹¹ Nicholas Gaskell, Richard Shaw ,“ the Arrest Convention 1999,” Lloyd’s maritime and commercial law Quarterly ,Part 4 : 474.

ร่างอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้ว่า สิทธิเรียกร้องในข้อนี้อาจไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดไว้ เนื่องจากตามคำนิยามของสิทธิเรียกร้องในข้อ 1 วรรค 1 (a) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ครอบคลุมถึงสิทธิเรียกร้องในส่วนนี้อยู่แล้ว แต่ในที่สุดที่ประชุมได้คงสิทธิเรียกร้องในข้อนี้ไว้เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสอดคล้องกับถ้อยคำในข้อ 4 (1) b ของ the MLM Convention 1993

Arrest convention Maritime Claim

1999 c) salvage operations or any salvage agreement ,including ,if applicable , special compensation relating to salvage operation in respect of a ship which by itself or cargo threatened damage to the environment;

1952 c) salvage;

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1(c) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 นี้หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจาก การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหรือ ข้อตกลงช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล รวมถึงค่าทดแทนพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ที่กระทำแก่เรือตัวเอง หรือสินค้านบนเรือที่คุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมหากเป็นกรณีที่ใช้บังคับได้ด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามข้อ 1 วรรค 1 (c) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แตกต่างจากสิทธิเรียกร้องในข้อ 1 (1) (c) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 โดยในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 ได้ใช้คำว่า “การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage operations)” แทนคำว่า “การช่วยเหลือกู้ภัย (salvage)” ซึ่งใช้อยู่ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 เนื่องมาจากคำว่า “การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage operation)” เป็นถ้อยคำเฉพาะที่ใช้อยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ.1989 (the Salvage Convention 1989)

สิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามข้อ 1 วรรค 1 (c) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นไม่ใช่เพียงแต่สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage operation) เท่านั้นแต่ยังรวมไปถึงสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นตามข้อตกลงเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย แม้การปฏิบัติช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ได้เกิดขึ้นจริง และยังรวมถึงค่าทดแทนพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่กระทำแก่เรือตัวเองหรือสินค้านบนเรือที่คุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมหากเป็นกรณีที่ใช้บังคับได้ เช่น ตามที่กำหนดไว้ในแบบมาตรฐานของสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย Lloyd’s Open Form 1990 เป็นต้น โดยสิทธิเรียกร้องในส่วนที่กล่าวมานี้

ได้มีการเพิ่มเติมขึ้นในระหว่างการประชุมผู้แทนทางการทูตที่นครเจนีวา โดยมีที่มาจากข้อ 14 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ.1989¹²

Arrest convention Maritime Claim

1999 d) damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests; measures taken to prevent, minimize, or remove such damage ; compensation for such damage ; costs of reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken; loss incurred or likely to be incurred by third parties in connection with such damage ; and damage ,costs , or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d);

1952 -----

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (d) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายถึง สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความเสียหายหรือการคุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากเรือต่อสิ่งแวดล้อม แนวชายฝั่ง หรือส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง, หรือสิทธิเรียกร้องอันเนื่องจากการใช้มาตรการเพื่อป้องกัน ลดหรือขจัดความเสียหายนั้น, และค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น หรือค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการอันสมควรซึ่งได้ดำเนินการหรือจะดำเนินการเพื่อให้สิ่งแวดล้อมกลับคืนสภาพเดิม หรือเนื่องจากความสูญเสียที่เกิดขึ้นหรือมีแนวโน้มจะเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกซึ่งเกี่ยวข้องกับความเสียหายนั้น และความเสียหาย ราคา หรือความสูญเสียในลักษณะที่สอดคล้องกันกับที่กำหนดไว้ในข้อ 1 วรรค 1 (d)

สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามข้อ 1 วรรค 1 (d) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้เป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่ได้มีการบัญญัติเพิ่มขึ้นใหม่ไม่ปรากฏสิทธิเรียกร้องประเภทนี้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับสิทธิเรียกร้องนี้ซึ่งเกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าวนี้ได้มีการกำหนดไว้ใน Lisbon Draft แต่จะครอบคลุมถึงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องจากการใช้มาตรการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อสถานะแวดล้อมเท่านั้น ซึ่งต่อมาในขั้นตอนการร่างอนุสัญญาการกักเรือโดย JIGE ได้มีการเพิ่มสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากความสูญเสียที่เกิดขึ้นหรือมีแนวโน้มจะเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกด้วย และในที่ประชุมผู้แทนทางการทูตที่นครเจนีวาได้มีการขยายความสิทธิเรียกร้องนี้โดยมีการเพิ่มประเภทของสิทธิเรียกร้องเพื่อให้มีความชัดเจนขึ้น ซึ่งผู้เขียนจะชี้ให้เห็นถึงที่มาของถ้อยคำดังกล่าวดังต่อไปนี้

¹² Francesco Berlingieri , Berlingieri on Arrest of Ships a commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions , p. 305.

1. ความเสียหายหรือการคุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากเรือต่อสิ่งแวดล้อม แนวชายฝั่ง หรือส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง (damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests) เนื้อความในส่วนนี้มีที่มาจากข้อ 211 (1) ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea หรือเรียกสั้นๆว่า UNCLOS) แต่ใน UNCLOS จะครอบคลุมเฉพาะกรณีของความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลเท่านั้น¹³ ในขั้นตอนของการพิจารณาร่างอนุสัญญาการกักเรือดังกล่าวนี้ที่ประชุมผู้แทนทางการทูตนั้น ได้มีการพิจารณาว่าควรจะต้องตัดในส่วนของคำว่า “แนวชายฝั่งหรือส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง” ออกหรือไม่เนื่องจากเห็นว่า คำว่า “สิ่งแวดล้อม (the environment)” มีความหมายครอบคลุมถึงแนวชายฝั่งอยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตามที่ประชุมก็ไม่ได้ตัดถ้อยคำดังกล่าวออก เนื่องจากว่า อาจมีกรณีความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับการประมง หรือการโรงแรมเกิดขึ้นซึ่งจะไม่รวมอยู่ในคำว่า “ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม”¹⁴

มีข้อสังเกตว่าคำว่า “ส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง” น่าจะรวมไปถึงการคุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตด้วย

จะเห็นได้ว่าการที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ 1999 ได้ยอมรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากการคุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้สามารถขอการกักเรือได้นั้นถือได้ว่าเป็นความเปลี่ยนแปลงที่มีความสำคัญมาก

2. มาตรการเพื่อป้องกัน ลดหรือขจัดความเสียหายนั้น คำสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น (measures taken to prevent, minimize, or remove such damage) เนื้อความในส่วนนี้มีที่มาจากคำนิยามของคำว่า “มาตรการป้องกัน (preventive measures)” ในข้อ 1 (7) ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายเนื่องจากมลภาวะน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention on Civil liability for Oil Pollution Damage 1969 หรือ เรียกสั้นๆว่า the CLC 1969)
3. คำสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น (; compensation for such damage) นั้น คำว่า “ความเสียหายนั้น (such damage)” หมายถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นตามข้อ 1 และ 2 ข้างต้น
4. ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการอันสมควรซึ่งได้ดำเนินการหรือจะดำเนินการเพื่อให้สิ่งแวดล้อมกลับคืนสภาพเดิม (costs of reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken) เนื้อความในส่วนนี้มีที่มาจาก

¹³ Ibid, p. 306.

¹⁴ Ibid.

จากคำนิยามของคำว่า “ความเสียหายต่อสภาวะแวดล้อม (pollution damage)” ของข้อ 2 (1) the Protocol to the CLC 1992

5. ความสูญเสียที่เกิดขึ้นหรือมีแนวโน้มจะเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกซึ่งเกี่ยวข้องกับ ความเสียหายนั้น (loss incurred or likely to be incurred by third parties in connection with such damage) เนื้อความในส่วนนี้มาจากร่างอนุสัญญาการกักเรือซึ่งยกร่าง โดย JIGE โดยในส่วนของคำว่า “แก่บุคคลภายนอก (to third parties)” หมายถึง ส่วนได้เสียอื่นๆ ที่ได้รับความเสียหาย เช่น แผลงประมง สัตว์น้ำ ชายฝั่งทะเล เป็นต้น¹⁵ และรวมไปถึงความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ตามข้อ (b) ด้วย
6. ความเสียหาย ราคา หรือความสูญเสียในลักษณะที่สอดคล้องกันกับที่กำหนดไว้ใน ข้อ d (damage, costs, or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d);) เนื้อความในส่วนนี้มีที่มาจากการประนีประนอมของที่ประชุมระหว่างฝ่ายเสี่ยง ข้างมากที่เห็นว่าควรใช้คำนิยามแบบปิดและฝ่ายเสี่ยงข้างน้อยของที่ประชุมที่เห็นว่า ควรใช้คำนิยามแบบเปิด จึงได้มีการนิยามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิด ต่อสิ่งแวดลอมในส่วนท้ายของนิยามข้อนี้ไว้ในลักษณะที่เปิดกว้างไว้ เนื่องจากใน อนาคตอาจมีสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม ที่เกิดขึ้นจากเรือรูปแบบใหม่ๆเกิดขึ้น

แต่อย่างไรก็ตามมีข้อนำสังเกตว่าในส่วนของคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ ตามข้อ 1 วรรค 1 (d) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นยังมีความไม่ชัดเจนอยู่บางประการ เช่น สิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเกิดจากการคุกคามนั้นจะครอบคลุมมากน้อยเพียงใด

Arrest convention Maritime Claim

1999 e) costs or expenses relating to raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship , and costs or expenses relating to the preservation of an abandoned ship and maintenance of its crew;

1952 -----

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (e) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นเนื่องจาก ราคาหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการกู้ เคลื่อนย้าย นำกลับคืน ทำลายหรือทำให้เรือซึ่งจมอับปาง เกยตื้น หรือถูกสละ พันอันตราย ตลอดจนสิ่งอย่างอื่น

¹⁵ Ibid.

ที่อยู่บนเรือหรือเคยอยู่บนเรือนั้น รวมถึงราคาหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการรักษาไว้ซึ่งเรือที่ถูกสละ ตลอดจนคนประจำเรือดังกล่าว

สิทธิเรียกร้องประเภทนี้ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมขึ้นใหม่ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่ปรากฏสิทธิเรียกร้องทางทะเลประเภทนี้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับ คำนียามในส่วนนี้นั้นมีที่มาจากข้อเสนอของ CMI โดยได้เสนอให้ใช้ถ้อยคำของคำนียามของสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ในแนวเดียวกับข้อ 2 (1) ของอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดในสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 (Convention on Limitation of Liability for Claims, 1976 หรือ the LLMC Convention 1976) และที่ประชุมผู้แทนทางทูตก็ได้ให้ความเห็นชอบกับถ้อยคำตามแนวทางของข้อ 2 (1) ของ the LLMC Convention 1976 นี้โดยมีการเพิ่มเติมคำว่า “การนำกลับคืน (recovery)”

อย่างไรก็ตามมีข้อสงสัยในส่วนของคำนียามสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามข้อ 1 วรรค 1(e) นี้ มีการใช้คำว่า “เรือถูกสละ (abandoned ship)” ถึง 2 ครั้งนั้น แต่อาจเข้าใจได้ว่าความหมายของ คำ 2 คำนี้เป็นคนละกรณีกัน คือ

กรณีแรก เป็นเรื่องเกี่ยวกับราคาหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการกู้ เคลื่อนย้าย นำกลับคืน ทำลายหรือทำให้เรือซึ่งจมอับปาง เกยตื้น หรือถูกสละ พันอันตราย (costs or expenses relating to raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned ship) เนื่องจากเรือลำนั้นถูกสละทิ้งโดยลูกเรือ (crew) และอาจจะ เป็นอันตรายต่อเรือลำอื่น

กรณีที่สอง เป็นเรื่องเกี่ยวกับราคา หรือค่าใช้จ่ายในการรักษาไว้ซึ่งเรือที่ถูกสละและค่าใช้จ่าย ของลูกเรือของเรือที่ถูกสละทิ้ง โดยเจ้าของเรือลำดังกล่าว (costs or expenses relating to the preservation of an abandoned ship and maintenance of its crew;) ¹⁶

Arrest convention Maritime Claim

1999 f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether **contained in a charter party or otherwise;**

1952 d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charter party or otherwise;

ตามคำนียามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (f) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากข้อตกลงเกี่ยวกับการใช้ หรือการเช่าเรือ ไม่ว่าจะปรากฏตามสัญญาเช่าเรือหรือสัญญาอื่น ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องประเภทเดียวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1 (1) (d) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 โดยถ้อยคำตามคำนียามของ

¹⁶ Ibid., p. 307.

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้น ได้มีการปรับปรุงมาจากถ้อยคำของคำนิยามที่ใช้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เพียงเล็กน้อย

มีข้อน่าสังเกตว่า คำว่า “สัญญาเช่าเรือ (charter party)” ตามข้อ 1 วรรค 1 (f) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้น ไม่ได้หมายถึง ประเภทของสัญญาแต่หมายถึงแบบเอกสารของสัญญา และสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามข้อ 1 วรรค 1 (f) นี้จะครอบคลุมเฉพาะข้อตกลงเกี่ยวกับการใช้หรือการเช่าเรือเท่านั้น ไม่ครอบคลุมถึงข้อตกลงเกี่ยวกับการรับขนของหรือคนโดยสารบนเรือซึ่งจะอยู่ในข้อ 1 วรรค 1 (g)¹⁷

Arrest convention Maritime Claim

1999 g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, whether contained in a charter party or otherwise;

1952 e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charter party or otherwise;

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (g) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากข้อตกลงเกี่ยวกับการรับขนของหรือคนโดยสารบนเรือ ไม่ว่าจะปรากฏตามสัญญาเช่าเรือหรือสัญญาอื่น ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลประเภทเดียวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1 (1) (e) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมในส่วน of คำว่า “การรับขนคนโดยสารบนเรือ (the carriage of passengers)” สำหรับความหมายของคำนิยามที่ว่า “หรือสัญญาอื่น (or otherwise)” นั้นจะหมายรวมถึงบิลออฟเลดดิ้ง (bills of lading) และใบกำกับการขนส่งสินค้าทางทะเล (sea waybills) ที่ออกสำหรับการรับขนของทางทะเล ตั๋ว (tickets) หรือเอกสารอื่นๆที่ออกให้ผู้โดยสารแต่ละคนในการรับขนคนโดยสารบนเรือ¹⁸ และสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามคำนิยามข้อนี้จะต้องเป็นกรณีที่เกิดการละเมิดข้อตกลงหรือข้อสัญญาเท่านั้น ไม่ใช่เป็นสิทธิเรียกร้องนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสินค้าหรือสัมภาระเนื่องจากสิทธิเรียกร้องข้างต้นนี้จะเป็นสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามข้อ 1 วรรค 1 (h) และไม่ใช่กรณีสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการสูญเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บของผู้โดยสาร เนื่องจากสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ขอกักเรือได้ตามข้อ 1 วรรค 1 (b) ของอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว

¹⁷ Francesco Berlingieri, Berlingieri on Arrest of Ships a commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions, p. 308.

¹⁸ Ibid.

Arrest convention Maritime Claim

1999 h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried on board the ship;

1952 f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (h) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่หรือเกี่ยวข้องกับของ(รวมถึงสัมภาระ)ที่บรรทุกบนเรือ ซึ่งสิทธิเรียกร้องในข้อนี้เป็นสิทธิเรียกร้องประเภทเดียวกับสิทธิเรียกร้องในข้อ 1(1) (f) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 โดยถ้อยคำที่ปรากฏในคำนิยามในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นได้มีปรับปรุงจากถ้อยคำที่ใช้ในข้อ 1 (1)(f) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เพียงเล็กน้อยเช่น มีการใช้คำว่า “ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่หรือเกี่ยวข้องกับของ (loss of or damage to or in connection with goods)” แทนคำว่า “ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของ (loss or damage to goods)” สำหรับคำว่าความสูญหายหรือเสียหายที่เกี่ยวข้องกับของตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะหมายความรวมถึงความสูญเสียดังกล่าวในเชิงเศรษฐกิจ หรือความเสียหายเนื่องจากความล่าช้าด้วย¹⁹ และนอกจากนี้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีการใช้คำว่า “สัมภาระ(luggage)” แทนคำว่า “กระเป๋าเครื่องเดินทาง(baggage)” เนื่องจากต้องการลดปัญหาในการตีความคำว่า “baggage”

Arrest convention Maritime Claim

1999 i) general average;

1952 g) general average;

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (i) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (general average) ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลประเภทเดียวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1 (1) (g) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นเนื่องจากกรณีที่มีภัยอันตรายร่วมกันเกิดขึ้นซึ่งคุกคามแก่เรือหรือสินค้าจึงต้องมีการเสียสละส่วนใดส่วนหนึ่งของเรือหรือของสินค้าเพื่อรักษาความปลอดภัยของส่วนรวมที่เหลืออยู่ในการผจญภัยทางทะเลคราวนั้น เมื่อได้ดำเนินการไปแล้วเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าทั้งหมดจะต้องเฉลี่ยแบ่งส่วนร่วมกันชดเชยค่าสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น เจ้าของเรือต้องตัดเสากระโดงเรือทิ้งในเวลาที่พายุคลื่นลมจัดเพื่อป้องกัน

¹⁹ Ibid.

พายุพัดเรืออัปปาง หรือต้องเอาสินค้าบางส่วนทิ้งลงทะเลเพื่อให้เรือเบาขึ้นจะได้ไม่อัปปาง เป็นต้น ซึ่งกฎเกณฑ์การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปส่วนใหญ่จะต้องพิจารณาตาม York-Antwerp Rules²⁰

Arrest convention Maritime Claim

1999 **j) Towage**

1952 **I) Towage**

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (j) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ เป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการลากจูงเรือ ซึ่งจะเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเล ประเภทเดียวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่ปรากฏอยู่ในข้อ 1 (1) (I) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งครอบคลุมถึงการลากจูงทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นการลากจูงในทะเลลึก หรือการลากจูงในท่าเรือ

Arrest convention Maritime Claim

1999 **k) pilotage**

1952 **j) pilotage**

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (k) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการนำร่อง ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดจากการที่ผู้นำร่องให้บริการแก่นายเรือในการเดินเรือผ่านเข้าไปบริเวณท่าเรือหรือสถานที่บางแห่ง ที่มีสภาพท้องน้ำอันอาจเกิดอันตรายแก่เรือได้ เหตุที่ต้องมีการนำร่องก็เนื่องจากว่า ถึงแม้ว่านายเรือหรือกัปตันเรือจะมีความรู้ความชำนาญในการเดินเรือของตนอย่างดีก็ตาม แต่ในบางสถานการณ์ก็ไม่สามารถที่จะนำเรือของตนผ่านไปยังสถานที่ที่อาจเกิดอันตรายแก่เรือและสินค้าได้เพียงลำพัง เพราะท้องน้ำและท้องทะเลแต่ละแห่งล้วนแล้วแตกต่างกันไปจึงจำเป็นต้องขอความช่วยเหลือจากคนในท้องถิ่นที่รู้จักท้องน้ำและท้องทะเลบริเวณนั้นเป็นอย่างดีให้มาช่วยแนะนำเพื่อให้เรือผ่านบริเวณดังกล่าวได้โดยสวัสดิภาพ ซึ่งสิทธิเรียกร้องทางทะเลดังกล่าวนี้เป็นสิทธิเรียกร้องประเภทเดียวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1(1) (j) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952

Arrest convention Maritime Claim

1999 -----

1952 **h) bottomry;**

²⁰ ประเสริฐศิริ สุขวัชรกุล, "กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ," วารสารนิติศาสตร์ 17 (2530):

สิทธิเรียกร้องทางทะเลดังกล่าวนี้เป็นสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นเนื่องจากสัญญากู้ยืมเงินเพื่อใช้ในกิจการของเรือ โดยใช้เรือเป็นหลักประกัน (bottomry) การที่นายเรือเอาตัวเรือเข้าเป็นหลักประกันการกู้ยืมเงินหรืออาจจะเอาตัวเรือและค่าระวางเป็นหลักประกันการกู้ยืมเงินโดยกู้ยืมเงินด้วยวิธีนี้จะต้องนำไปใช้จ่ายในการซ่อมทำเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นเพื่อให้เรือเดินทางได้ตลอดเส้นทางเดินเรือตามปกติเท่านั้นจะนำไปใช้อย่างอื่นไม่ได้ หากมีการนำเงินไปใช้จ่ายอย่างอื่น นายเรือจะต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัว และเนื่องจากผู้ให้ยืมมีอัตราความเสี่ยงสูงการให้ยืมเงินด้วยวิธีนี้จึงมีการคิดดอกเบี้ยในอัตราค่อนข้างสูงตามไปด้วย ซึ่งสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้สามารถขอกักเรือได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่ในปัจจุบันนี้การยืมเงินด้วยวิธี Bottomry นี้ไม่ค่อยเป็นที่นิยมและอาจจะไม่มีอีกแล้ว ด้วยเหตุนี้ในการยกร่างอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ที่ประชุมจึงได้มีการตัดสิทธิเรียกร้องทางทะเลประเภทนี้ออกไป

Arrest convention Maritime Claim

1999 **l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation maintenance;**

1952 **k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;**

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1วรรค 1 (l) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจาก ของ วัสดุ เสบียง น้ำมันเชื้อเพลิง อุปกรณ์ (รวมถึงตู้สินค้า) ซึ่งมีการจัดให้แก่เรือ หรือบริการที่ให้แก่เรือเพื่อการปฏิบัติงาน การบริหารงาน การรักษาเรือหรือซ่อมบำรุงเรือ ซึ่งตามคำนิยามในข้อ 1 วรรค 1 (l) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมขึ้นจากที่ถ้อยคำปรากฏในคำนิยามสิทธิเรียกร้องของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นทำให้มีความแตกต่างจากคำนิยามในข้อ 1 (l) (k) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ในบางส่วน โดยคำนิยามในข้อ 1 วรรค 1 (l) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นได้ขยายความในส่วนของสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับของหรือวัสดุเพื่อให้ครอบคลุมไปถึงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากเสบียง น้ำมันเชื้อเพลิง อุปกรณ์ (รวมถึงตู้สินค้า) ซึ่งจัดให้แก่เรือ หรือบริการที่ให้แก่เรือเพื่อการรักษาเรือด้วยนอกจากเพื่อการปฏิบัติงาน การบริหารงาน หรือซ่อมบำรุงเรือ ซึ่งการขยายสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ให้มีความครอบคลุมมากขึ้นเช่นนี้เป็นประโยชน์อย่างมากแก่ผู้ดำเนินการหรือทุกฝ่ายซึ่งดำเนินธุรกิจจัดให้บริการแก่เรือ

สำหรับคำนิยามที่ว่า “...จัดให้แก่เรือ (...supplied rendered to the ship)” ในข้อ 1วรรค 1 (l) นี้ไม่ได้หมายความถึงเฉพาะการจัดให้แก่เรือโดยการขายให้เรือเท่านั้นแต่รวมถึงการจัดหาให้โดยวิธีอื่น

เช่น การให้เช่า (hire) และนอกจากนี้จะรวมไปถึงการให้ลีสซิ่งตู้คอนเทนเนอร์ด้วย²¹ ในส่วนของคำนิยามที่ว่า “...บริการที่จัดให้แก่เรือ (...services rendered to the ship)” นั้นหมายความรวมถึงการจัดให้บริการอื่นๆที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่ได้กล่าวถึงไว้ด้วย เช่น การบริการจอดเรือ (mooring) การป้องกันระวางไฟ (fireguard) เป็นต้น

การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 ได้บัญญัติเพิ่มในส่วนของคำว่า “ การรักษาเรือ (preservation)” ไว้ในคำนิยามข้อนี้ด้วย เหตุผลก็เนื่องมาจากว่าในข้อ 2 (5) ของ the MLM Convention 1926 ได้ยอมรับให้สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากสัญญาที่มีผลใช้บังคับได้หรือการกระทำใดๆ (acts) โดยนายเรือเพื่อการรักษาเรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันมีบุริมสิทธิทางทะเลด้วย และในปัจจุบัน the MLM Convention 1926 ฉบับนี้ยังมีผลใช้บังคับอยู่ในประเทศต่างๆหลายประเทศ

Arrest convention Maritime Claim

1999 m) construction, reconstruction, repair, converting or equipping of the ship;

n) port, canal, dock, harbour and other waterway dues and charges;

1952 l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1 วรรค 1 (m) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายถึงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการต่อ ดัดแปลง ซ่อมแซม ปรับเปลี่ยน หรือจัดหาอุปกรณ์ให้เรือ ส่วนคำนิยามในข้อ 1 วรรค 1 (n) นั้นหมายถึงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระท่าเรือ อยู่เรือ คลอง ท่าเทียบเรือและร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่น คำนิยามสิทธิเรียกร้องทั้งสองนี้ได้ปรับปรุงแก้ไขมาจากคำนิยามของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่ปรากฏอยู่ในข้อ 1(1) (l) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เช่น ในส่วนของคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเกิดจากค่าใช้เรือ (dock charges and dues) ที่ปรากฏในตอนท้ายของข้อ 1(1) (l) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้นได้มีการนำมาบัญญัติไว้ใน ข้อ 1 วรรค 1 (n) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และนอกจากนี้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยังได้เพิ่มสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระท่าเทียบเรือ (harbour charges and dues) ไว้ในข้อ 1 วรรค 1 (n) นี้ด้วย เนื่องจากเป็นสิทธิเรียกร้องประเภทเดียวกันและคำนิยามในข้อ 1 วรรค 1 (n) นี้ยังรวมถึงค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระการใช้คลองและร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่นด้วย จะเห็นว่าในส่วนของค่าภาระเกี่ยวกับท่าเรือ คลอง และร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่นนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ตามข้อ 4 (1) (d) ของ the MLM Convention 1993

ส่วนคำนิยามสิทธิเรียกร้องในข้อ 1 วรรค 1 (m) นั้น ได้มีการบัญญัติเพิ่มให้สิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากการดัดแปลงเรือ (reconstruction) หรือปรับเปลี่ยนเรือ (converting) ให้

²¹ Francesco Berlingieri , Berlingieri on Arrest of Ships a commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions , p. 309.

สามารถขอกักเรือได้ มีข้อสังเกตว่าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้สามารถยึดหน่วงเรือที่อยู่ในความครอบครองเพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร้องของตนได้ตามข้อ 7 (1)(b) ของ the MLM Convention 1993 สำหรับในส่วนของสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการปรับเปลี่ยนเรือ (converting) นั้นมีที่มาจากร่างของ CMI (Lisbon Draft) ข้อ 1 (1) (m) โดยในระหว่างที่มีการประชุมผู้แทนทางการทูตนั้นทาง CMI ได้ให้ข้อสังเกตว่าสิทธิเรียกร้องทั้งสองประเภทดังกล่าวนี้มีความแตกต่างกัน ดังนั้นที่ประชุมจึงได้คงสิทธิเรียกร้องทั้งสองประเภทนี้ไว้

Arrest convention Maritime Claim

1999 **o) wages and other sums due to the master , officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their half;**

1952 **m) wages of Masters, Officers or crew;**

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (o) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากค่าจ้างและเงินจำนวนอื่นใดที่ต้องชำระแก่นายเรือ เจ้าหน้าที่และคนประจำเรืออื่นสำหรับการจ้างแรงงานบนเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการส่งบุคคลเหล่านั้นคืนภูมิลำเนา และการจ่ายเงินประกันสังคมในนามของบุคคลเหล่านั้น ซึ่งถ้อยคำดังกล่าวได้ปรับปรุงแก้ไขมาจากคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1 (1) (m) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เพื่อให้สอดคล้องสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันมากขึ้น จะเห็นว่าหลักเกณฑ์ในส่วนนี้ได้นำมาจากถ้อยคำในร่างของ CMI (Lisbon Draft) แต่ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีการบัญญัติเพิ่มในส่วนของค่าใช้จ่ายในการส่งบุคคลเหล่านั้นคืนภูมิลำเนา และการจ่ายเงินประกันสังคมในนามของบุคคลเหล่านั้นซึ่งการจ่ายเงินประกันสังคมดังกล่าวนี้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มุ่งเน้น ไปในส่วนที่มีการจ่ายโดยมีการหักจากค่าจ้าง

และนอกจากนั้นจะเห็นว่าสิทธิเรียกร้องตามข้อ 1 วรรค 1 (o) นี้เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตาม the MLM Convention 1993 ข้อ 4 (1) (a) แต่มีข้อสังเกตว่าคำนิยามสิทธิเรียกร้องในข้อ 1 วรรค 1(o) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ไม่ได้รวมถึงค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายโดยนายเรือหรือลูกเรือด้วยแต่อย่างใด ดังนั้นสิทธิเรียกร้องที่จะขอให้กักเรือได้จะไม่รวมถึงค่าเบี้ยประกันชีวิต (Life insurance premiums) แต่อย่างใด

Arrest convention Maritime Claim

1999 **p) disbursements incurred on behalf of the ship or its owners;**

1952 **n) Master' s disbursements, including disbursements made by shippers , charterers or agent on behalf of a ship or her owner;**

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (p) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายที่ใช้ไปในนามของเรือหรือเจ้าของเรือ โดยสาระสำคัญของสิทธิเรียกร้องในข้อนี้จะเป็นไปในแนวทางเดียวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1(1) (n) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจาก ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่นายเรือ ผู้ส่งของ ผู้เช่าเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือได้ทรงจ่ายไปในนามของเรือ หรือเจ้าของเรือ แล้วแต่กรณี โดยคำนิยามสิทธิเรียกร้องในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นได้ปรับปรุงเพิ่มเติมมาจากถ้อยคำนิยามสิทธิเรียกร้องที่ใช้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เพื่อให้มีความกระชับและชัดเจนมากยิ่งขึ้น เพราะถ้อยคำในข้อ 1(1) (n) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้นค่อนข้างไม่กระชับ เนื่องจากคำนิยามบางส่วนนั้นกว้างเกินไปและบางส่วนแคบเกินไป เช่น คำว่า “ค่าใช้จ่ายที่ใช้ไปในนามของผู้ส่งของ” นั้นค่อนข้างกว้างเกินไป เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่ใช้ไปในนามของผู้ส่งของนั้น อาจไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของเรือ ซึ่งถ้าหากไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของเรือก็ไม่ใช่สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ ส่วนที่ค่อนข้างแคบเกินไปคือ ค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้นในนามของเรือ นั้นอาจไม่ได้เกิดขึ้นโดยผู้เช่าเรือหรือตัวแทนเรือก็ได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้นโดยผู้เช่าเรือหรือตัวแทนเรืออาจจะไม่รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น โดยนายเรือ²²

Arrest convention Maritime Claim

1999 **q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship , payable by or behalf of the shipowner or demise charterer;**

1952 -----

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (p) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากเบี้ยประกันภัย รวมถึงเงินสมทบการประกันภัย ซึ่งกันและกัน(เงินสมทบซึ่งจ่ายให้แก่ P&I Club)อันเกี่ยวเนื่องกับเรือ ซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ

จะเห็นว่าสำหรับถ้อยคำนิยามดังกล่าวนี้มีที่มาจากร่างอนุสัญญาการกักเรือของ CMI (Lisbon Draft) ข้อ 1 (1) (q) ไม่ปรากฏสิทธิเรียกร้องทางทะเลประเภทนี้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่อย่างใด การอนุญาตให้สิทธิเรียกร้องประเภทนี้สามารถขอกักเรือได้ เนื่องจากในปัจจุบันนี้เป็นที่ยอมรับกันอย่างชัดเจนในวงการธุรกิจพาณิชย์นาวีแล้วว่า ค่าเบี้ยประกันภัยเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะกักเรือได้ มีข้อน่าสังเกตว่าคำนิยามคำว่า “เบี้ยประกัน (premiums)” ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นความหมายค่อนข้างกว้าง เนื่องจากรวมถึงเงินสมทบการประกันภัยซึ่งกันและกัน (การประกันภัยสหการ)ซึ่งมีรูปแบบและแบบวิธีในการคำนวณเบี้ยประกันแตกต่างจากรูปแบบการ

²² Ibid., p.311.

คำนวณเบี้ยประกันต่างๆไป แต่อย่างไรก็ตามจะเห็นว่าเบี้ยประกันตามข้อนี้ที่จะขอกักเรือได้จะต้องเบี้ยประกันที่เกี่ยวกับเรือเท่านั้น

สำหรับคำว่า “เบี้ยประกันภัย(รวมถึงเงินสมทบการประกันภัยซึ่งกันและกัน)อันเกี่ยวข้องกับเรือ” นั้น ไม่ได้ครอบคลุมแก่การประกันภัยความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือเท่านั้น แต่จะรวมถึงการประกันภัยรูปแบบอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของเรือด้วย เช่น การประกันการว่างงาน (the loss of hire insurance) เป็นต้น

สำหรับในส่วนของค่าเบี้ยประกันหรือเงินสมทบการประกันภัยซึ่งกันและกันนั้นจะต้องจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรื่อนั้น สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีต่อบุคคลผู้ดำเนินงานของเรื่อนั้น หรือผู้เป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) ดังนั้น สิทธิเรียกร้องตามข้อนี้จึงรวมไปถึงค่าเบี้ยประกันที่จ่ายโดยนายหน้า(brokers)หรือผู้รับจ้างในนามเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ แต่อย่างไรก็ตามจะไม่รวมไปถึงค่าเบี้ยประกันซึ่งจ่ายโดยผู้รับจ้างเองเกี่ยวกับการประกันส่วนได้เสียของผู้รับจ้างและไม่รวมถึงค่าเบี้ยประกันซึ่งผู้เช่าเรือประเภทอื่นเป็นผู้จ่าย

แต่อย่างไรก็ตามการกักเรือเพื่อเป็นหลักประกันสำหรับสิทธิเรียกร้องเอาเบี้ยประกันภัยซึ่งผู้เช่าเรือเปล่าเป็นผู้จ่ายหรือที่ต้องจ่ายให้แทนผู้เช่าเรือเปล่าจะกระทำได้อาจต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในมาตรา 3 (3) กล่าวคือ เมื่อคำพิพากษาสำหรับสิทธิเรียกร้องดังกล่าวสามารถบังคับเอาจากเรื่อนั้น โดยการบังคับขายได้²³ ตามกฎหมายภายในของประเทศที่ขอกักเรือ

Arrest convention Maritime Claim

1999 **r) any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or demise charterer;**

1952 -----

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (r) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากค่าคอมมิสชั่น ค่าธรรมเนียมนายหน้าหรือตัวแทนเกี่ยวกับเรือ ซึ่งจ่ายโดยหรือในนามเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ

สิทธิเรียกร้องทางทะเลดังกล่าวนี้ได้มีการบัญญัติขึ้นใหม่ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เนื่องจากหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ไม่ครอบคลุมถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลนี้แต่อย่างใด คำนิยามของสิทธิเรียกร้องทางทะเลนี้มีที่มาจากถ้อยคำในร่างอนุสัญญาการกักเรือของ CMI (Lisbon Draft) ข้อ 1(1) (r) และในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันในวงการธุรกิจพาณิชย์นาวีแล้วว่าค่าคอมมิสชั่น ค่าธรรมเนียมนายหน้าหรือตัวแทนเกี่ยวกับเรือเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะกักเรือได้

²³ Ibid., p.312.

มีนำข้อสังเกตว่าคำว่า “เกี่ยวกับเรือ (in respect of the ship)” นั้นน่าจะหมายถึง เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือโดยทั่วไป ด้วยเหตุนี้ค่าคอมมิสชัน (commissions) และค่าธรรมเนียมนายหน้า (brokerages) ที่จะขอกักเรือได้นั้นจะรวมถึงค่าคอมมิสชันและค่าธรรมเนียมนายหน้าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยต่างๆ สัญญาให้ใช้หรือเช่าเรือต่างๆ สัญญาขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารต่างๆ สัญญาลากจูงต่างๆ สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยต่างๆ สัญญาให้ซ่อมแซมเรือหรือต่อเรือ สัญญาเกี่ยวกับการจัดหาให้ซึ่งวัสดุ เสาบียง น้ำมันเชื้อเพลิง อุปกรณ์ หรือบริการอื่นที่จัดให้แก่เรือด้วย และรวมถึงสัญญาอื่นๆที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือโดยทั่วไปด้วย

ส่วนค่าธรรมเนียมตัวแทนเรือ (agency fee) ที่จะขอกักเรือได้นั้นจะเป็นค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการเรียกร้องให้เรือชำระเงินที่ทำเรือแห่งหนึ่งแห่งใด บริการที่จัดให้แก่เรือเกี่ยวกับการเข้าหรือออกของเรือ เช่น ร้องขอจอดเรือต่อเจ้าหน้าที่ท่าเรือ การเข้าทำสัญญาลากจูง นำร่องหรือ การจอดเรือ การกรอกเอกสารกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร การทำสัญญาจัดหาให้ซึ่งน้ำมันเชื้อเพลิง เสาบียง หรือการซ่อมแซม²⁴ เป็นต้น

Arrest convention Maritime Claim

1999 s) any dispute as to ownership or possession of the ship;

1952 o) disputes as to the title to or ownership of any ship;

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1วรรค 1 (s) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือโดยสาระสำคัญของสิทธิเรียกร้องในข้อ 1 วรรค 1 (s) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้จะเป็นไปในแนวเดียวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1 (1) (o) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือความเป็นเจ้าของตัวเรือเช่นกัน โดยคำนิยามในข้อ 1 วรรค 1 (s) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ปรับปรุงถ้อยคำนิยามที่ใช้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 บ้างเล็กน้อยโดยมีการตัดคำว่า “ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ (disputes as to the title)” ออกและได้ใช้คำว่า “ข้อพิพาทเกี่ยวกับการครอบครอง (dispute as to possession)” แทน เนื่องจากที่ประชุมผู้แทนทางการทูตเห็นว่าคำว่า “กรรมสิทธิ์ (the title)” กับคำว่า “เจ้าของ (ownership)” นั้นมีความหมายอย่างเดียวกัน

²⁴ Ibid.

Arrest convention Maritime Claim

1999 t) any dispute between co- owner of the ship as to the employment or earnings of the ship;

1952 p) dispute between co- owner of the ship as to the ownership, possession, employment or earnings of that ship;

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1 วรรค 1 (t) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้ หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมในเรื่องเกี่ยวกับการจ้างแรงงานหรือรายได้จากเรือ สำคัญสำคัญของสิทธิเรียกร้องในข้อ 1 วรรค 1 (t) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้จะเป็นไปในแนวทางเดียวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1 (1) (p) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของการครอบครอง การใช้เรือ หรือรายได้จากเรือ นั้น อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีการปรับปรุงถ้อยคำนิยามของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ในบางส่วน โดยได้มีการตัดในส่วนของข้อพิพาทเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของหรือการครอบครองเรือออก เนื่องจากสิทธิเรียกร้องในส่วนนี้ได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 1 วรรค 1 (s) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แล้ว

Arrest convention Maritime Claim

1999 u) a mortgage or a “ hypothec” or a charge of the same nature on the ship;

1952 q) the mortgage or hypothecation of that ship;

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลในข้อ 1 วรรค 1 (u) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการจำนองเรือ หรือภาระเหนือเรือ ในทำนองเดียวกัน ซึ่งสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้เป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลประเภทเดียวกับสิทธิเรียกร้องตามข้อ 1 (1) (q) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่ตามคำนิยามในข้อ 1 วรรค 1 (u) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นได้ใช้ถ้อยคำให้มีความชัดเจนมากขึ้น

แม้ว่าโดยปกติในชั้นบังคับคดีนั้นผู้ที่มีหลักประกันสามารถบังคับคดีโดยวิธียึดและบังคับขายเรือ นั้นได้โดยตรงอยู่แล้วแต่การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยอมให้สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจำนองเรือสามารถของกักเรือได้ ก็เนื่องจากในบางครั้งอาจมีความจำเป็นต้องดำเนินคดีด้วยมาตรการฉุกเฉินเพื่อจะมีเวลาสำหรับยึดทรัพย์นั้นในภายหลัง เช่น การกักเรือก่อนที่จะแล่นออกไปที่อื่นนั่นเอง

เกี่ยวกับการใช้ถ้อยคำในคำนิยามในข้อ 1 วรรค 1(u) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ดังกล่าวนี้ได้มีการถกเถียงกันอย่างมากในที่ประชุมผู้แทนทางการทูต โดยตามร่างคำนิยามของสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ซึ่งยกร่างโดย JIGE และได้มีการเสนอต่อที่ประชุมผู้แทนทางการทูตนั้นได้ใช้คำว่า

“การจำนองเรือที่ได้จดทะเบียน (registered mortgages and registered hypothèque)” และ “ภาระเหนือเรือที่อาจจดทะเบียนได้ (registrable charges)” แต่ทาง CMI เห็นว่า การใช้ถ้อยคำเช่นนี้อาจทำให้เข้าใจว่า สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจำนองเรือที่จะเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้นั้นการจำนองเรือจะต้องจดทะเบียน (registered mortgages and hypothèque) เท่านั้น ในขณะที่ภาระเหนือเรืออื่นๆที่อาจจดทะเบียนได้ (registrable charges) ก็ถือว่าเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลแล้ว ซึ่งจะไม่ถูกต้อง ด้วยเหตุนี้ทาง CMI จึงเสนอให้ใช้คำว่า “ภาระเหนือเรืออื่นๆที่ได้จดทะเบียน (registered charges)” แทนคำว่า “ภาระเหนือเรืออื่นๆที่อาจจดทะเบียนได้ (registrable charges)” ด้วย แต่ในที่สุดที่ประชุมผู้แทนทางการทูตได้มีมติให้ตัดคำนิยามในส่วนที่เกี่ยวกับการจดทะเบียน (registration) ในข้อ 1วรรค 1 (u) ออกทั้งหมดเพื่อต้องการที่จะขยายความให้สิทธิเรียกร้องในข้อนี้รวมถึงสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการจำนองอื่น (equitable mortgages) จะเห็นว่าผลของการตัดถ้อยคำดังกล่าวออกทำให้คำนิยามในส่วนนี้กว้างและชัดเจนขึ้น โดยจะรวมถึงสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการจำนอง (hypothèque) ก่อนที่จะได้มีการจดทะเบียนและรวมถึงสิทธิเรียกร้องอื่นๆที่เกิดขึ้นจากภาระเหนือเรือในทำนองเดียวกันด้วย

Arrest convention Maritime Claim

1999 v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship.

1952 -----

ตามคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลข้อ 1วรรค 1 (v) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายถึงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากข้อพิพาทอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือซึ่งสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่อย่างใด

การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ให้สามารถขอกักเรือได้ก็เนื่องมาว่าในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่า สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเล โดยสิทธิเรียกร้องประเภทดังกล่าวนี้ได้มีการบัญญัติไว้ตั้งแต่ในร่างอนุสัญญาการกักเรือของ CMI (Lisbon Draft) ข้อ 1 (1) (v)

จะเห็นได้ว่าสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากข้อพิพาทอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือดังกล่าวนี้ เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องอาจเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ได้ ผู้ขายจะเป็นเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องได้ก็ต่อเมื่อได้มีการโอนการครอบครองเรือไปยังผู้ซื้อแล้วแต่ปรากฏว่าผู้ซื้อไม่ชำระราคาหรือไม่ปฏิบัติตามสัญญานั้น ส่วนผู้ซื้อจะเป็นเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องได้ในกรณีที่ผู้ขายไม่ยอมโอนสิทธิการครอบครองหรือกรรมสิทธิ์ของเรือไปยังผู้ซื้อหรือเกิดความเสียหายแก่เรือนั้นซึ่งผู้ขายจะต้องรับผิดชอบ แต่อย่างไรก็ตามสิทธิเรียกร้องนี้จะขอกักเรือได้นั้นความเสียหายนั้นจะต้องเกิดขึ้นเนื่องจากสัญญาซื้อขายเท่านั้น หากเป็นกรณีสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนสัญญา (pre-contractual) จะไม่ถือว่าเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามข้อ 1วรรค 1(v) แต่ประการใด

2.5 บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้อง

Arrest convention Maritime Claim

1999 Art.1(4) “Claimant” means any person asserting a maritime claim

1952 Art.1(4) “Claimant” means a person who alleges that a maritime claim exist in his favour

ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องหรือเจ้าหนี้ (claimant) ที่ขอให้อำนาจเรือได้นั้นอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้นิยามเอาไว้กว้างๆว่าหมายถึง บุคคลซึ่งกล่าวอ้างสิทธิเรียกร้องทางทะเล ซึ่งเป็นการนิยามไว้กว้างๆเช่นเดียวกับอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่อย่างไรก็ดีถ้อยคำที่ใช้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นมีความแตกต่างจากถ้อยคำที่ใช้ในคำนิยามของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 บ้างเล็กน้อย โดยในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นได้ใช้คำว่า “ซึ่งกล่าวอ้างสิทธิเรียกร้องทางทะเล (asserting a maritime claim)” แทนถ้อยคำที่ว่า “ผู้ซึ่งอ้างว่าเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเล (who alleges that a maritime claim exist in his favour)” ซึ่งใช้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952

บุคคลผู้ทรงสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นหมายถึงบุคคลธรรมดาใดๆ หรือหุ้นส่วน หรือองค์กรของรัฐหรือเอกชนใด ไม่ว่าจะจัดตั้งเป็นนิติบุคคลหรือไม่ก็ตาม รวมถึงรัฐ หรือเขตการปกครองย่อยใดๆ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะเป็นใครก็ได้ตามที่ได้อ้างมาข้างต้นขอเพียงแต่สามารถกล่าวอ้างได้ว่าเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลเท่านั้น โดยอาจจะเป็นเจ้าหนี้ธรรมดาหรืออาจเป็นเจ้าหนี้บริมสิทธิทางทะเลก็ได้แต่จะต้องเป็นเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากมูลสัญญาหรือมูลเหตุตามที่กำหนดไว้

สำหรับปัญหาว่าในการขออำนาจเรือผู้ทรงสิทธิเรียกร้อง (Claimant) จะต้องพิสูจน์ความเสียหายหรือไม่ เพียงใดนั้น จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้นิยามความหมายของผู้ทรงสิทธิเรียกร้องไว้ในแนวทางเดียวกันกับคำนิยามผู้ทรงสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 โดยอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้ให้คำนิยามว่า “บุคคลซึ่งอ้างว่าเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเล (a person who alleges that a maritime claim exists in his favour)” และต่อมาใน Lisbon Draft ก็ใช้ถ้อยคำในแนวเดียวกับอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 และในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ได้ใช้ถ้อยคำในแนวทางดังกล่าวเช่นกัน โดยมีการปรับถ้อยคำเพียงเล็กน้อยโดยได้ใช้คำว่า “บุคคลซึ่งกล่าวอ้างสิทธิเรียกร้องทางทะเล (any person asserting a maritime claim)” ซึ่งจะเห็นได้ว่าถ้อยคำดังกล่าวนี้ก็ไม่ได้มีผลเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของคำนิยามเดิมที่ใช้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่อย่างใด ดังนั้นหากจะหาคำตอบของปัญหาข้างต้นโดยนำแนวทางที่มีการตีความคำนิยาม “ผู้ทรงสิทธิเรียกร้อง” (Claimant) ในข้อ 1 วรรค 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 มาใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาแล้ว จะพบว่าในทางปฏิบัตินั้นยังมีการตีความบทบัญญัติดังกล่าวนี้แตกต่างกัน โดยบางรัฐเห็นว่าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องได้รับการยกเว้นภาระในการพิสูจน์

ความเสียหาย แต่ในขณะที่บางรัฐกลับเห็นว่า ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือ ได้อย่างน้อยที่สุด จะต้องพิสูจน์ว่าคดีของตนมีมูล (prima facie)

แต่อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตว่าตามคำนิยามของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นคำว่า “to assert” นั้นมีความหมายถึง การยืนยันบางสิ่งโดยที่ซึ่งยังไม่ได้รับการพิสูจน์ (to affirm something without proof)

สำหรับปัญหาของคำนิยามของ “claimant” ที่ว่าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องมีในภาระการพิสูจน์ความเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วนหรือไม่นั้น ในการพิจารณาของ JIGE และรวมทั้งในที่ประชุมผู้แทนทางการทูตด้วยก็ไม่ได้มีการพิจารณาในเรื่องดังกล่าวนี้ให้เกิดความชัดเจน และเมื่อถ้อยคำใหม่ดังกล่าวมิได้มีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญของบัญญัติเดิมของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่ประการใด ฉะนั้นความไม่เป็นเอกภาพในการตีความข้อ 1 วรรค 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะคงมีอยู่ต่อไปเช่นเดียวกับที่เกิดขึ้นในข้อ 1 วรรค 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952

อย่างไรก็ตามแม้ว่าตามถ้อยคำในนิยามข้อ 1 วรรค 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะไม่ชัดเจนว่าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องต้องพิสูจน์ความเสียหายหรือไม่ แต่อาจเข้าใจได้ว่าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องต้องพิสูจน์ว่าเขามีสิทธิเรียกร้องดังกล่าวและต้องระบุว่าประสงค์จะกักเรือลำใดตามสิทธิเรียกร้องนั้นและเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติเรื่องการใช้สิทธิกักเรือในข้อ 3 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งยอมให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องกักเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องโดยตรงหรืออาจเป็นเรือลำอื่นซึ่งเป็นของบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบก็ได้ ซึ่งจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ทำให้เข้าใจได้ว่าการจะขอให้กักเรือใดๆที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องได้นั้นอย่างน้อยจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ 3 ดังนั้นอาจกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะต้องพิสูจน์การมีอยู่ของสิทธิเรียกร้องและเรือซึ่งขอกักตามเงื่อนไขที่กำหนดใน ข้อ 3 วรรค 1 และ วรรค 2 ด้วย

2.5 เรือที่สามารถขอกักได้

เปรียบเทียบหลักเกณฑ์ในการขอกักตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 และตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งสามารถแบ่งแยกเป็นกรณีได้ดังนี้

-กรณีที่ถูกหน้เป็นเจ้าของเรือ

1. หากเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) นั้นยังเป็นของลูกหน้ในขณะที่ถูก

Arrest Con. 1952 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (particular ship) นั้นได้

Arrest Con. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (particular ship) นั้นได้

2. หากเรือลำซึ่งเป็นของลูกหนี้และเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) ได้ถูกโอนเป็นของบุคคลภายนอกแล้ว ในขณะที่ขอกักเรือนั้น

Arrest Con.1952 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ(particular ship)นั้นได้

Arrest Con.1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ(particular ship)นั้นไม่ได้ เว้นแต่สิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบริมสิทธิทางทะเล หรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจำนองเรือ หรือเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเรือนั้น

3. หากเรือลำนั้นเป็นของลูกหนี้แต่ไม่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้อง (sister ship) และยังเป็นของลูกหนี้ในขณะที่ขอกักเรือนั้น

Arrest Con. 1952 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (sister ship) นั้นได้

Arrest Con. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (sister ship) นั้นได้

ข้อยกเว้น 1. ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 3 วรรค 2 เจ้าหนี้จะขอกักเรือลำอื่นของลูกหนี้(sister ship) ไม่ได้หากเป็นกรณีสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองเรือ แต่ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เจ้าหนี้จะขอกักเรือลำอื่นของลูกหนี้(sister ship) ไม่ได้หากเป็นกรณีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับข้อพิพาทในกรรมสิทธิ์ตัวเรือ ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองเรือ การใช้เรือหรือรายได้จากเรือหรือเกี่ยวกับการจำนอง

2. อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 อนุญาตเจ้าหนี้กักเรือลำอื่นของลูกหนี้(sister ship) ซึ่งเป็นผู้ต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องได้แม้ว่าลูกหนี้จะเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) ผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) และผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) แต่ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้นอนุญาตให้กักเรือลำอื่น (sister ship) ของผู้เช่าได้เมื่อผู้เช่าเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) เท่านั้น

4. หากเรือลำนั้นซึ่งเป็นของลูกหนี้แต่ไม่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้อง (sister ship) และได้ถูกโอนเป็นของบุคคลภายนอกแล้ว ในขณะที่ขอกัก

Arrest Con. 1952 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (sister ship) นั้นไม่ได้

Arrest Con. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (sister ship) นั้นไม่ได้

-กรณีที่ถูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเรือ

1. หากเรือลำนั้นเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) และลูกหนี้ยังเป็นผู้ครอบครองเรือนั้น ในขณะที่ขอกัก

Arrest Con. 1952 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (particular ship)นั้นได้

Arrest Con. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (particular ship) นั้นได้

ข้อยกเว้น อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 อนุญาตให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (particular ship) ซึ่งลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองได้เฉพาะกรณีลูกหนี้ผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) เท่านั้น

2. หากเรือลำนั้นลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองและเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) แต่ได้ถูกโอนเป็นของบุคคลภายนอกแล้ว ในขณะที่ขอกัก

Arrest Con. 1952 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (particular ship) นั้นได้

Arrest Con. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (particular ship) นั้นไม่ได้ เว้นแต่สิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบริมสิทธิทางทะเล หรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจ้างองเรือ หรือเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือ

3. หากเรือลำนั้นไม่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องและลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเรือนั้น ในขณะที่

Arrest Con. 1952 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ นั้นไม่ได้

Arrest Con. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ นั้นไม่ได้

4. หากเรือลำนั้นลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองแต่ไม่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องและได้ถูกโอนเป็นของบุคคลภายนอกแล้ว ในขณะที่ขอกัก

Arrest Con. 1952 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ นั้นไม่ได้

Arrest Con. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ นั้นไม่ได้

ข้อสังเกต ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 การกักเรือลำซึ่งไม่ได้เป็นของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องจะอนุญาตให้ทำได้ก็เฉพาะกรณีคำพิพากษาอันเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่สามารถบังคับแก่เรือลำนั้น โดยการขายตามคำพิพากษาหรือการบังคับขายตามกฎหมายของรัฐที่มีคำขอให้กักเรือ

2.6.1 การกักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship)

หลักเกณฑ์การขอกักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะใช้หลักความรับผิดชอบส่วนบุคคล (personal liability) เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาว่า

จะกักเรือลำหนึ่งลำใดได้หรือไม่ โดยตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 3 วรรค 1 นั้นเจ้าหน้าที่จะขอ กักเรือซึ่งเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องทางทะเลได้ต่อเมื่อ

1. บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องเป็นเจ้าของเรือนั้นในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องยังเป็น และเป็นเจ้าของเรือนั้นในขณะที่ทำการกักเรือ หรือ
2. บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) ในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องและเป็นเจ้าของหรือผู้เช่าเรือนั้น (demise charterer) ในเวลาที่ทำการกักเรือ หรือ
3. สิทธิเรียกร้องนั้นตั้งอยู่บนพื้นฐานของการจ้างเรือหรือภาระเหนือเรืออย่างหนึ่งอย่างใดในสภาพเดียวกัน หรือ
4. สิทธิเรียกร้องนั้นเกี่ยวข้องกับกรรมสิทธิ์ หรือ สิทธิครอบครอง หรือ
5. สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่มีต่อเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ ผู้จัดการ หรือผู้ดำเนินการเกี่ยวกับเรือ เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลที่ถูกยอมรับ หรือเกิดขึ้นตามกฎหมายของประเทศที่มีการกักเรือ

จะเห็นว่ากรณีดังกล่าวข้างต้นมีความแตกต่างกับการใช้สิทธิกักเรือตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งแม้จะใช้หลักเรื่อง Particular ship เหมือนกันแต่แนวคิดของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นี้มุ่งพิจารณาที่เรือที่เป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดสิทธิเรียกร้องเป็นสำคัญ ดังนั้นแม้ว่าเรือลำดังกล่าวได้ถูกโอนไปยังบุคคลภายนอกไม่ว่าที่ทอดก็ตามเรือลำนั้นก็ยังสามารถถูกกักเพื่อใช้เป็นหลักประกันการชำระหนี้ได้ ดังนั้นตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 หากเรือลำนั้นเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องแล้วและแม้ว่าลูกหนี้ไม่ได้เป็นเจ้าของและผู้ครอบครองเรือนั้นในขณะที่มีการขอ กักเรือเนื่องจากได้มีการ โอนเรือนั้นไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตามเรือลำนั้นก็ยังสามารถถูกกักได้

มีข้อสังเกตว่าการที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ใช้หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบส่วนบุคคลในการพิจารณาว่าจะกักเรือลำหนึ่งลำใดได้หรือไม่นั้น หากมีการข้าย้ายถ่ายโอนเรือลำที่จะถูกกักไปยังบุคคลภายนอกแล้วผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะไม่สามารถกักเรือลำนั้นได้ เว้นแต่สิทธิเรียกร้องนั้นจะเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล หรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจ้างเรือ หรือสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือ

เกี่ยวกับการกักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) นั้นในตามร่างของ CMI (Lisbon Draft) ได้กำหนดหลักเกณฑ์กรณีที่เรือสามารถถูกกักได้ไว้ดังนี้คือ

- (a) เรือที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล
- (b) เรือที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจ้างเรือหรือภาระเหนือในทำนองเดียวกัน และ
- (c) เรือที่มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือ และเรืออาจถูกกักได้ในกรณีสิทธิเรียกร้องที่นอกเหนือไปจากข้อ (a), (b) และ (c) ข้างต้นหากเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเปล่า (demise charter) มีความรับผิดชอบโดยส่วนตัว (personally liable)

แต่ต่อมาก่อนที่จะมีการประชุมผู้แทนทางการทูตนั้น ทาง CMI ได้มีหนังสือแสดงทัศนะ (Position Paper) ว่าควรจะกำหนดเป็นหลักเกณฑ์พื้นฐานว่าเรืออาจถูกกักได้ถ้าสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีต่อบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดสิทธิเรียกร้องและบุคคลนั้นยังเป็นเจ้าของอยู่ในขณะที่มีการกักเรือไว้ในส่วนแรกน่าจะเป็นการเหมาะสมกว่า จากนั้นจึงกำหนดข้อยกเว้นของหลักดังกล่าวที่ยังสามารถกักเรือได้อีกตามคือ

- (a) การกักเรือเมื่อมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้เช่าเรือเปล่า
- (b) การกักเรือเมื่อมีสิทธิเรียกร้องจากการจำนองเรือหรือภาระเหนือในทำนองเดียวกัน
- (c) การกักเรือเมื่อมีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิการครอบครองเรือ
- (d) การกักเรือเมื่อสิทธิเรียกร้องมีบุริมสิทธิทางทะเล

ซึ่งที่ประชุมผู้แทนทางการทูตก็ได้ยอมรับแนวทางดังกล่าวด้วยเหตุนี้จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) ในข้อ 3 วรรค 1 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ตามที่ CMI เสนอ และต่อไปนี้ผู้เขียนจะชี้ให้เห็นถึงเจตนารมณ์ รวมถึงแนวความคิดอันเป็นที่มาของบทบัญญัติตามข้อ 3 วรรค 1 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เป็นประเด็นๆตามลำดับ กล่าวคือ

(1) สิทธิเรียกร้องที่มีต่อเจ้าของเรือตามข้อ 3 วรรค 1 (a)

จากการที่ข้อ 3 วรรค 1 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้บัญญัติว่า ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องอาจขอ กักเรือลำซึ่งเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) ได้ แต่มิได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบโดยส่วนตัว (personally liable) ต่อสิทธิเรียกร้องนั้น และจะต้องเป็นเจ้าของเรือลำนั้นในขณะที่มีการขอ กักเรือลำนั้น ซึ่งที่ประชุมผู้แทนทางการทูตเห็นว่ากรณีดังกล่าวอาจทำให้เกิดความที่ไม่เป็นธรรมแก่สิทธิ (interest) ของผู้ซื้อที่สุจริตและไม่รู้ถึงการขอให้มีการกักเรือ นั้น จึงได้แก้ไขหลักเกณฑ์ดังกล่าวของข้อ 3 วรรค 1 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 เสีย โดยได้กำหนดว่า การกักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่กล่าวอ้างจะอนุญาตให้ทำได้ถ้าบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ (demise charterer) ในเวลาที่สิทธิเรียกร้องทางทะเลได้เกิดขึ้นต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องนั้น และเป็นเจ้าของเรือหรือยังคงเป็นผู้เช่าเรือเมื่อมีการกัก

ในช่วงของการพิจารณาในส่วนของถ้อยคำที่ใช้ในข้อ 3 วรรค 1 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้น ผู้แทนจากประเทศแคนาดาได้เสนอให้เปลี่ยนถ้อยคำที่ว่า “เมื่อมีการกักเรือ (when the arrest is effected)” เป็น “เมื่อเริ่มการดำเนินคดี (when action is commenced)” เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในตัวเรือในช่วงระหว่างที่มีการขอให้มีการกักเรือไปจนถึงเวลาที่การกักเรือมีผล ในเรื่องนี้ผู้แทนของ CMI ได้ชี้ให้เห็นว่า การแก้ไขดังกล่าวอาจทำให้เกิดความที่ไม่เป็นธรรมแก่สิทธิ (interest) ของผู้ซื้อที่สุจริตซึ่งข้อสังเกตดังกล่าวของผู้แทน CMI ที่ประชุมส่วนใหญ่ต่างเห็นพ้องด้วย จึงทำให้ข้อเสนอของประเทศแคนาดาตกไป

(2) สิทธิเรียกร้องที่มีต่อผู้เช่าเรือเปล่า (Claim against the charterer by demise) ตาม
ข้อ 3 วรรค 1 (b)

จากการประชุมที่กรุง Lisbon ซึ่งได้มีการชี้ขาดลงไปว่าสิทธิเรียกร้องที่มีต่อเจ้าของเรือผู้เช่าเรือเปล่า ผู้จัดการหรือปฏิบัติการเกี่ยวกับเรือเท่านั้นที่มีบุริมสิทธิทางทะเลและเห็นว่า อาจจะเป็นการไม่ยุติธรรมหากจะยอมให้มีการกักเรือที่เป็นการเช่าเรือเปล่า (demise charter) โดยเมื่อศาลได้มีคำพิพากษาให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องชนะคดีแล้วแต่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องไม่อาจบังคับคดีต่อเรือหรือต่อหลักประกันที่ได้ให้ไว้เพื่อขอลปล่อยเรือจากการกักนั้นได้ ด้วยเหตุนี้ในการประชุมที่กรุง Lisbon ดังกล่าวจึงได้เห็นชอบร่วมกันว่า การกักเรือจะอนุญาตให้ทำได้ถ้าคำพิพากษาที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องนั้นสามารถบังคับต่อผู้เช่าเรือเปล่าได้ภายใต้กฎหมายของรัฐที่มีการขอกักเรือ และการกักเรือจะอนุญาตให้ทำได้ก็ต่อเมื่อผู้เช่าเรือเปล่ายังเป็นผู้เช่าเรือเปล่านั้นหรือเป็นเจ้าของเรือนั้นเมื่อมีการกักเรือ

ต่อมาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการอนุญาตให้กักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องที่มีต่อผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) ตามแนวทางของ Lisbon Draft นั้นได้รับการยอมรับโดย JIGE และโดยที่ประชุมผู้แทนทางการทูต ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ในข้อ 3 วรรค 1 (b) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ว่า การกักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่กล่าวอ้างจะอนุญาตให้ทำได้ ถ้าผู้เช่าเรือเปล่าซึ่งต้องรับผิดชอบในเวลาที่เกิดขึ้นยังคงเป็นผู้เช่าเรือเปล่านั้นในขณะที่มีการขอกักเรือนั้น หรือผู้เช่าเรือเปล่านั้นได้กลายเป็นเจ้าของเรือในเวลาต่อมา

สำหรับที่มาของหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้หากพิจารณาจากรายงานของ CMI เกี่ยวกับการยกร่าง Lisbon Draft นั้น จะพบว่าตาม Lisbon Draft นั้นหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวข้างต้นนี้ได้ถูกกำหนดไว้ในข้อ 3 วรรค 1(d) โดยตามหลักเกณฑ์ของข้อ 3 วรรค 1 (d) ดังกล่าวนั้นได้มีการกำหนดกรณีที่สามารถกักเรือได้ถ้าเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเปล่าต้องรับผิดชอบสำหรับสิทธิเรียกร้องนั้น แต่การกักเรือจะได้รับอนุญาตต่อเมื่อเจ้าของเรือยังคงเป็นเจ้าของเรือในขณะที่มีการกักเรือหรือผู้เช่าเรือเปล่า (bareboat charterer) ยังคงเป็นผู้เช่าเรือเปล่า หรือเป็นเจ้าของเรือเมื่อมีการกักเรือ

เหตุผลที่ Lisbon Draft อนุญาตให้กักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องเฉพาะเมื่อผู้เช่าเรือเปล่ายังคงเป็นผู้เช่าเรือเปล่าหรือได้กลายเป็นเจ้าของเรือนั้นในขณะที่มีการขอกักเรือนั้นก็เพื่อเหตุผลเดียวกับกรณีการอนุญาตให้มีการขอกักเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องได้ต่อเมื่อเจ้าของเรือยังคงเป็นเจ้าของเรือในเวลาที่มีการกักเรือ คือ การปฏิเสธสิทธิของเจ้าหน้าที่ที่จะติดตามทรัพย์สินของลูกค้าที่อยู่กับบุคคลภายนอกเพื่อการบังคับตามสิทธิเรียกร้อง (a droit de suite) ในคดีต่างๆ (cases) ซึ่งสิทธิเรียกร้องนั้นไม่มีบุริมสิทธิทางทะเล

ในช่วงที่มีการประชุมผู้แทนการทูตที่นครเจนีวาเพื่อพิจารณาร่างอนุสัญญาการกักเรือข้อ 3 วรรค 1 (b) นั้นได้มีการเสนอให้ตัดคำว่า “demise” ออกเพื่อที่จะขยายสิทธิในการขอกักเรือให้

คลุมไปถึงการเช่าเรือรูปแบบใดก็ได้ ซึ่งจะทำให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลสามารถขอกักเรือได้ แม้ว่าลูกหนี้จะเป็นเพียงผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) และผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) แต่ผู้แทนของ CMI ได้ชี้ให้เห็นว่า การให้กักเรืออันเนื่องมาจกสิทธิเรียกร้องที่มีต่อผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) ได้นั้นเป็นข้อยกเว้นของหลักทั่วไปที่ว่า การกักเรือจะอนุญาตให้ทำได้ เฉพาะกรณีสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีต่อเจ้าของเรือเท่านั้น จึงเป็นการไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง ที่จะขยายข้อยกเว้นดังกล่าวออกไปอีก ด้วยเหตุนี้ข้อเสนอดังกล่าวจึงตกไป

(3) สิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากการจำนองหรือภาระเหนือเรือ (Claim based upon a mortgage, “hypothèque” or charge) ตามข้อ 3 วรรค 1 (c)

กรณีการขอกักเรือตามสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากการจำนอง หรือภาระเหนือเรือ อย่างหนึ่งอย่างใดในสภาพเดียวกันตามข้อ 3 วรรค 1 (c) นั้นเงื่อนไขที่ว่าเรือที่จะขอกักได้จะต้อง เป็นของบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องทั้งในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องและเมื่อมีการกักเรือนั้น จะไม่นำมาใช้บังคับกับกรณีการขอกักเรืออันเนื่องมาจกสิทธิเรียกร้องข้างต้นนี้ เนื่องจากการให้ หลักประกันดังกล่าวอาจทำโดยบุคคลซึ่งมิได้เป็นลูกหนี้และได้มีการโอนขายเรือไปโดยสมัครใจ²⁵

มีข้อน่าสังเกตว่าตามหลักเกณฑ์ในข้อ 1 ของ the MLM Convention 1993 นั้นการจดทะเบียน จำนองเรือหรือภาระเหนือเรือเป็นเงื่อนไขในการยอมรับและการบังคับตามสัญญาอันของรัฐภาคี ต่างๆ แต่จะเห็นว่าตามบทบัญญัติของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กลับกำหนดในลักษณะที่ว่า เรือซึ่งเป็นหลักประกันสิทธิเรียกร้องอาจถูกกักได้โดยไม่คำนึงถึงการจดทะเบียนนั้น ไม่ได้ขัดแย้ง กับหลักเกณฑ์ตามข้อ 1 ของ the MLM Convention 1993 แต่ประการใด เนื่องจากตามบทบัญญัติ ของ the MLM Convention 1993 นั้นไม่ได้ห้ามรัฐภาคีที่จะรับรองและบังคับเอาหลักประกันซึ่ง มิได้มีการจดทะเบียน เพียงแต่กำหนดให้ต้องรับรองและบังคับให้หากหลักประกันนั้นมีการจดทะเบียน เท่านั้นเอง²⁶

แต่อย่างไรก็ตามการที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 3 วรรค 1 (c) ไม่ได้คำนึงถึงการ จดทะเบียนสำหรับหลักประกันทุกประเภทนั้น อาจจะไม่มผลในทางปฏิบัติในรัฐต่างๆซึ่งการจดทะเบียน เป็นเงื่อนไขในการเกิดของสัญญาประกัน เพราะกรณีดังกล่าวเมื่อไม่ได้มีการจดทะเบียนแล้ว สัญญาประกันก็ไม่เกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้จึงไม่มีสิทธิเรียกร้องโดยอาศัยฐานแห่งการจำนองเรือ ดังนั้นจึง ไม่สามารถขอกักเรือทำได้ตามอนุสัญญานี้

นอกจากนี้การขอกักเรือลำอื่นของบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจก การจำนองเรือและภาระเหนือเรือซึ่งตามข้อ 3 วรรค 3 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 อนุญาต

²⁵ Ibid., p. 318.

²⁶ Ibid.

ให้ทำได้เฉพาะกรณีเมื่อคำพิพากษาอันเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องนั้นสามารถบังคับแก่เรือลำนั้นได้ภายใต้กฎหมายแห่งรัฐซึ่งมีการกักเรือ นั้น ซึ่งอาจมองได้ว่าแตกต่างไปจากหลักที่ยอมรับกันว่าการจำนองเรือและภาระเหนือเรือจะถูกบังคับโดยกฎหมายของรัฐซึ่งเรือได้มีการจดทะเบียน ส่วนการกักเรือจะถูกบังคับโดยกฎหมายแห่งรัฐที่มีคำขอให้กักเรือ จะเห็นว่าตามหลักเกณฑ์ข้อ 3 วรรค 3 กำหนดเพียงว่าภายหลังขณะคดีแล้วสิทธิเรียกร้องนั้นจะต้องสามารถบังคับแก่เรือนั้นได้โดยการขายตามคำสั่งศาล ดังนั้นหากศาลแห่งรัฐซึ่งมีการขอให้กักเรือนำหลักทั่วไปที่กล่าวมาข้างต้นมาใช้ศาลก็จะอนุญาตให้มีการบังคับตามสิทธิเรียกร้องถ้าหลักประการนั้นสามารถถูกบังคับได้ภายใต้กฎหมายแห่งรัฐซึ่งเรือได้มีการจดทะเบียน แต่อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตว่าแม้ว่าการจำนองเรือดังกล่าวอาจใช้บังคับได้ในรัฐที่ได้จดทะเบียน แต่ก็มิได้หมายความว่า จะได้รับการยอมรับโดยรัฐที่มีการขอให้กักเรือเพราะอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนองซึ่งก่อให้เกิดพันธกรณีแก่รัฐภาคีในการบังคับตามสัญญาจำนองเรือของต่างประเทศจำกัดอยู่เพียงการจำนองเรือที่ได้มีการจดทะเบียนแล้วเท่านั้น²⁷

(4) สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองเรือ (Claim relating to the ownership or possession of the ship) ตามข้อ 3 วรรค 1 (d)

กรณีการใช้สิทธิกักเรืออันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองเรือ นั้น เงื่อนไขที่จะอนุญาตให้กักเรือได้นั้นบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องจะต้องเป็นเจ้าของเรือในขณะที่ยกเรือไม่นำมาใช้บังคับ เนื่องจากหากพิจารณาโดยเคร่งครัดแล้วจะเห็นว่าไม่มีบุคคลใดที่ต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้อง เพราะสาระสำคัญของสิทธิเรียกร้องอยู่ที่ตัวเรือไม่ใช่จำนวนเงิน

มีข้อสังเกตว่าหลักเกณฑ์ตามคำนิยามการกักเรือในข้อ 1 วรรค 2 ที่ว่าหมายถึงการหน่วงเหนี่ยวหรือการจำกัดการเคลื่อนย้ายเรือโดยคำสั่งศาลเพื่อเป็นการประกันสิทธิเรียกร้องทางทะเล อาจไม่สามารถนำมาใช้กับกรณีการเรียกร้องเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองเรือเนื่องจากวัตถุประสงค์จริงๆของการขอกักเรือในกรณีนี้มีไว้เพื่อเป็นการประกันสิทธิเรียกร้องแต่เพื่อเป็นการป้องกันการใช้เรือต่อไปโดยบุคคลซึ่งถูกอ้างว่าไม่ใช่เจ้าของเรือหรือบุคคลที่มีสิทธิครอบครองเรือ

นอกจากนี้การนำหลักเกณฑ์ข้อ 3 วรรค 3 มาใช้กับกรณีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือการครอบครองเรือ นั้นค่อนข้างเป็นไปได้ยาก เนื่องจากประการแรกคือ หากพิจารณาโดยเคร่งครัดแล้วจะเห็นว่าไม่มีบุคคลใดที่ต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ประการที่สองคือ คำพิพากษาตามสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือจะไม่ได้รับการบังคับ

²⁷ Ibid., p. 319.

โดยการขายตามคำพิพากษา แต่บังคับโดยการจดทะเบียนในนามเจ้าของที่แท้จริงหรือผู้ได้รับโอน การครอบครองเรือแล้วแต่กรณี

ลักษณะพิเศษของการกักเรืออันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้คือ รัฐภาคีมีสิทธิที่จะ ขอยกเว้นการบังคับใช้อนุสัญญาฉบับนี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเรือได้ตามข้อ 10 วรรค 1 (c) เช่นเดียวกับที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 ข้อ 10 ได้บัญญัติไว้

(5) สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล (Claim secured by a maritime lien) ตามข้อ 3 วรรค 1 (e)

ในการปรับปรุงบทบัญญัติส่วนที่เกี่ยวข้องกับบุริมสิทธิทางทะเลนั้นอนุสัญญาฉบับนี้ได้ กำหนดให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่มีต่อเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือเปล่า ผู้จัดการหรือผู้ดำเนินการเรือ และเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลที่ถูกยอมรับหรือเกิดขึ้นภายใต้กฎหมายของรัฐที่มีคำขอ ให้กักเรือนั้นสามารถขอกักเรือได้ โดยในการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ได้อำนาจขึ้นโดยคำนึงถึง ความสอดคล้องกับแนวทางของหลักทั่วไปในปัจจุบันซึ่งมีการใช้อยู่ในอนุสัญญาต่างๆที่ว่าจะไม่มีการระงับ โดยขัดแย้งในอนุสัญญาฉบับหนึ่งโดยมีการอ้างถึงอนุสัญญาฉบับอื่นๆ เพื่อหลีกเลี่ยง อุปสรรคของการให้สัตยาบัน (ratification) เนื่องจากอาจมีกรณีที่รัฐภาคีไม่ประสงค์จะเข้าร่วม อนุสัญญาอีกฉบับหนึ่งซึ่งได้มีการอ้างอิงถึงในอนุสัญญาฉบับที่ต้องให้สัตยาบัน

ในการประชุมผู้แทนทางการทูตเพื่อพิจารณาร่าง the MLM Convention 1993 ได้มีการถกเถียง อย่างกว้างขวางเกี่ยวกับข้อจำกัดของบุริมสิทธิทางทะเลตามข้อ 4 (1) ของ the MLM Convention 1993 และได้มีแนวทางที่ประนีประนอมกันว่า จะให้สิทธิแก่รัฐภาคีที่จะยอมให้มีบุริมสิทธิทางทะเลอื่น ต่อเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือเปล่า ผู้จัดการหรือผู้ดำเนินการเรือเท่านั้น โดยอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน ข้อ 6 ของ the MLM Convention 1993 เป็น ผล ให้ คำว่า “international maritime liens” และ “national maritime liens” ได้ถูกนำมาใช้²⁸

ต่อมาในการประชุมของ JIGE เพื่อขอร่างอนุสัญญาการกักเรือนั้นได้มีการหยิบยกปัญหา ข้างต้นขึ้นมาพิจารณาด้วย เนื่องจากมีผู้แทนจากหลายชาติได้เสนอให้นำเอาหลัก “national maritime lien” ที่ปรากฏอยู่ใน the MLM Convention 1993 มากำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ด้วยเพื่อให้ครอบคลุมไปถึงบุริมสิทธิทางทะเลซึ่งได้รับการรับรองภายใต้กฎหมายแห่งรัฐซึ่งมีการขอ ให้กักเรือ

ทาง CMI ได้เห็นด้วยกับแนวทางดังกล่าวโดยเสนอให้กำหนดไว้ว่า สิทธิเรียกร้องทางทะเล ที่มีต่อเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือเปล่า ผู้จัดการหรือผู้ดำเนินการเรือ และสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้อง

²⁸ Ibid., p.320.

ที่มีบริบทสิทธิทางทะเลตามกฎหมายภายในของรัฐซึ่งมีการขอกักเรือ จะสามารถขอกักเรือได้และยังชี้ให้เห็นว่า หากนำบริบทสิทธิทางทะเลตาม the MLM Convention 1993 มากำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือนี้จะเป็นการสร้างความเชื่อมโยงระหว่าง the MLM Convention 1993 กับอนุสัญญาการกักเรืออย่างชัดเจนอันจะเป็นอุปสรรคต่อการยอมรับอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้ในอนาคตซึ่งโดยความเป็นจริงแล้วไม่ได้มีความต้องการที่จะให้มีความยึดโยงกันระหว่าง 2 อนุสัญญาดังกล่าว เพราะวัตถุประสงค์ที่แท้จริงในการบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องบริบทสิทธิทางทะเลในข้อนี้ก็เพียงเพื่อต้องการทำให้มีความแน่ใจว่าสิทธิเรียกร้องทุกสิทธิที่มีบริบทสิทธิทางทะเลที่มีการรวบรวมรายชื่อไว้ใน the MLM Convention 1993 เป็นสิทธิเรียกร้องที่จะอนุญาตให้ขอกักเรือได้²⁹

ข้อเสนอของทาง CMI ดังกล่าวได้รับการยอมรับแต่เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมได้ขอให้เปลี่ยนคำว่า “recognized” ที่ใช้ในข้อ 3 วรรค 1 (e) เป็นคำว่า “granted” แทน และในที่สุดที่ประชุมได้มีการแก้ไขโดยเพิ่มคำว่า “เกิดขึ้นตาม (arises under)” หลัง คำว่า “ถูกยอมรับ (granted)” ในข้อ 3 วรรค 1 (e) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999³⁰

2.6.2. การกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องทางทะเล (sister ship)

การกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องทางทะเล (sister ship) นั้น อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ใช้หลักความรับผิดชอบส่วนบุคคล (personal liability) เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาว่าจะกักเรือลำนั้นได้หรือไม่ โดยกำหนดว่า ให้เจ้าหน้าที่สามารถกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องได้ถ้าปรากฏว่าในขณะที่ทำการกักเรือลำอื่นนั้น เรือลำนั้นยังเป็นของบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้อง และบุคคลนั้นเป็น 1.) เจ้าของเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง หรือ 2.) เป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) หรือผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) หรือ ผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) เรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องนั้น ตัวอย่างเช่น ในขณะที่เกิดสิทธิเรียกร้องนั้น นาย ก เป็นบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องนั้นและเป็นเจ้าของเรือ A ซึ่งเป็นเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องและนาย ก ยังเป็นเจ้าของเรือ B ซึ่งไม่ใช่เรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง หากนาย ก ยังเป็นเจ้าของเรือ B อยู่ในขณะที่ขอกักนั้น เรือ B จึงเป็นเรือลำอื่นของนาย ก ซึ่งสามารถถูกกักได้ หรือหากกรณีนาย ก เป็นผู้เช่าเรือเปล่า หรือผู้เช่าเรือตามระยะเวลา หรือผู้เช่าเรือรายเที่ยวเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องและเป็นบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องทางทะเลนั้น หากนาย ก เป็นเจ้าของเรือ B อยู่ในขณะที่ขอกัก เรือ B ดังกล่าวนี้ จะสามารถถูกกักได้แต่อย่างไรก็ดีในเรื่องนี้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีข้อยกเว้นว่า ไม่นอนุญาต

²⁹ Ibid., p.321.

³⁰ Ibid.

ให้กักเรือลำอื่นของลูกหนี้เพื่อเป็นประกัน ถ้าเป็นกรณีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับข้อพิพาทในกรรมสิทธิ์ตัวเรือหรือข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองเรือ

สำหรับประเด็นการกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องทางทะเล (sister ship) ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้กำหนดไว้ว่า เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องสามารถขอกักเรือลำอื่นของลูกหนี้ได้ (sister ship) แต่หากลูกหนี้เป็นเพียงผู้ครอบครองเรือเจ้าหนี้จะขอกักเรือลำอื่นของลูกหนี้ไม่ได้เว้นแต่ลูกหนี้เป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) เท่านั้น และหากเป็นกรณีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับข้อพิพาทในกรรมสิทธิ์ตัวเรือ ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองเรือ การใช้เรือหรือรายได้จากเรือ หรือเกี่ยวกับการจ้างงาน เจ้าหนี้จะขอให้กักเรือลำอื่นที่เป็นของลูกหนี้ไม่ได้

จะเห็นได้ว่าการกักเรือลำอื่น (sister ship) ซึ่งเป็นของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องนั้นตามข้อ 3 วรรค 2 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นครอบคลุมอยู่ 2 กรณี คือ

กรณีแรก เป็นการกักเรือเรือลำอื่นของลูกหนี้ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เดียวกับที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้กำหนดไว้ในข้อ 3 (1) แต่อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่า อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่อนุญาตให้กักเรือลำอื่นของลูกหนี้เฉพาะสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองเรือเท่านั้น

กรณีที่สอง เป็นการกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องทางทะเลซึ่งในขณะที่เกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นบุคคลนั้นเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) หรือผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) หรือ ผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) ของเรือซึ่งเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ ซึ่งกรณีนี้เป็นการขยายหลักเกณฑ์ที่บรรจุอยู่ใน ข้อ 3 (4) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งระบุไว้เฉพาะเรือซึ่งเป็นเจ้าของโดยผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) สำหรับวัตถุประสงค์ที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดไว้เช่นนี้ก็เพื่อขยายผลบังคับของหลัก sister ship ไปถึงคดีต่างๆซึ่งบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องไม่ได้เป็นเจ้าของเรือพิพาทในขณะที่สิทธิเรียกร้องนั้นเกิดขึ้นแต่เป็นเจ้าของเรือลำอื่นนั่นเอง

2.6.3 ปัญหาเกี่ยวกับ Associated Ship

ในการดำเนินการขอร่างอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นได้มีการพิจารณาถึงประเด็น Associated Ship ด้วย เนื่องจากเมื่อได้มีการพิจารณาถึงวิวัฒนาการทางกฎหมายในหลายประเทศในเรื่องการยอมรับหลักที่ยอมให้ศาลสั่งให้นิติบุคคลหรือบุคคลหนึ่งรับผิดชอบทั้งหมดแทนอีกนิติบุคคลหนึ่งได้ (pierce the corporate veil) ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ปรากฏอยู่ใน common law แล้วทาง CMI เห็นว่า ควรที่จะทำให้ชัดเจนว่า อนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้ไม่ได้ห้ามศาลของรัฐภาคีที่จะยอมให้มีกรณีที่ศาลสั่งให้นิติบุคคลหรือบุคคลหนึ่งรับผิดชอบทั้งหมดแทนอีกนิติบุคคลหนึ่งได้หากหลักเกณฑ์นี้ได้รับการยอมรับโดยกฎหมายของประเทศที่ศาลที่พิจารณาคดีตั้งอยู่ (lex fori) ซึ่งใน

เรื่องดังกล่าวนี้ผู้แทนจากสหราชอาณาจักร ได้มีการเสนอต่อที่ประชุมมากไปกว่าที่ทาง CMI เสนอว่า ควรจะมีการกำหนดบทบัญญัติที่ชัดเจนเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวนี้ไว้ในอนุสัญญาด้วยว่า ขอมให้มีการกักเรือซึ่งผู้ที่ต้องรับผิดชอบไม่ได้เป็นเจ้าของแต่มีอำนาจควบคุม(control)เรือนั้นอยู่ในขณะเกิดสิทธิเรียกร้องนั้น โดยระบุเหตุต่างๆ ไว้จำนวนหนึ่งเพื่อจะแสดงให้เห็นว่าอย่างไรจึงถือว่าเป็นการ “ควบคุม”³¹

ข้อเสนอดังกล่าวนี้ได้นำไปสู่การอภิปรายอย่างกว้างขวางในระหว่างการประชุมของ Main Committee ทั้งในการพิจารณาครั้งแรกและรอบที่สอง โดยเสียงส่วนใหญ่คัดค้านข้อเสนอดังกล่าวของผู้แทนจากสหราชอาณาจักรด้วยเหตุผลแตกต่างออกไป แต่เหตุผลส่วนใหญ่ที่พอสรุปได้ คือ³²

(1) ปัญหาเกี่ยวกับการยอมรับให้ศาลสามารถสั่งให้นิติบุคคลหรือบุคคลหนึ่งรับผิดชอบทั้งหมดแทนอีกนิติบุคคลหนึ่งเป็นปัญหาซึ่งเกี่ยวข้องกับกฎหมายหุ้นส่วนบริษัท และไม่สามารถกำหนดไว้ในอนุสัญญาใดอนุสัญญาหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีเป็นพิเศษได้

(2) ความพยายามในการแก้ปัญหาโดยกระบวนการนิติบัญญัติในเรื่องดังกล่าวนี้ในระดับกฎหมายภายในของรัฐต่างๆ มักจะล้มเหลวอยู่เสมอ

(3) การยอมรับหลักที่ให้ศาลสามารถสั่งให้นิติบุคคลหรือบุคคลหนึ่งรับผิดชอบทั้งหมดแทนอีกนิติบุคคลหนึ่งนั้นอาจกระทบต่อธุรกิจพาณิชย์นาวี และเป็นการป้องกันสิทธิของคนเพียงบางกลุ่มเท่านั้น

(4) ในปัจจุบันการเติบโตของบริษัทซึ่งเป็นเจ้าของเรือเพียงลำเดียว (single ship company) ก็เป็นไปได้ด้วยดี และบริษัทเหล่านั้นก็มิได้มีเจตนาที่จะหลีกเลี่ยงการกักเรือลำอื่นของลูกหนี้แต่อย่างใด

(5) การอธิบายในเรื่อง “อำนาจการควบคุม” (control) ตามข้อเสนอของผู้แทนจากสหราชอาณาจักรยังไม่ชัดเจนและอาจเป็นการให้ดุลยพินิจแก่ศาลซึ่งไม่อาจยอมรับได้

(6) การยอมรับหลักดังกล่าว จะกระทบต่อลูกเรือและบริษัทต่างๆ ที่บริหารจัดการเรือ

ในเรื่องดังกล่าวนี้ Prof. Francesco Berlingieri³³ ได้วิเคราะห์ว่า ข้อเสนอเกี่ยวกับการยอมให้ศาลสั่งให้นิติบุคคลหรือบุคคลหนึ่งรับผิดชอบแทนอีกนิติบุคคลหนึ่งนั้นอาจจะเสนอเข้าเกินไปสำหรับการพิจารณาเพื่อหาข้อสรุปที่ชัดเจนและสามารถยอมรับได้ นอกจากนี้ยังไม่ได้มีความพยายามอย่างจริงจังที่จะหาทางออกหรือแสวงหาความเป็นไปได้ในการกำหนดเหตุที่อย่างไรจึงจะถือได้ว่าเป็นการควบคุมแล้วและปัญหาเกี่ยวกับมีความตัวตนของหุ้นส่วนบริษัท(the corporate identity) และเกี่ยวกับกรณีที่ยอมให้ศาลสามารถสั่งให้นิติบุคคลหรือบุคคลหนึ่งรับผิดชอบทั้งหมดแทนอีกนิติบุคคลหนึ่งได้ไม่ใช่ปัญหาเกี่ยวกับทางพาณิชย์นาวีเท่านั้นแต่ยังเป็นปัญหาด้านกฎหมาย

³¹Ibid., p. 134.

³²Ibid., p.135.

³³Ibid., p.324.

หุ้นส่วนบริษัทด้วย ในการประชุมเรื่องดังกล่าวนี้ ได้มีปัญหาเกิดขึ้น เมื่อข้อเสนอของผู้แทนบางประเทศที่สนับสนุนการขยายตัวของ single ship company ไม่ได้รับการยอมรับ สำหรับในเรื่องนี้จะเห็นว่าแม้ในกรณีที่บริษัทจำพวกดังกล่าวจะก่อตั้งขึ้นโดยเหตุผลที่เหมาะสมก็ตามแต่ก็มีบ่อยครั้งที่บริษัทประเภทนี้ก่อตั้งขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบของตน และยังไม่ได้มีการหาข้อตกลงในอนุสัญญาการกักเรือนี้เพื่อจะแก้ปัญหาในส่วนนี้ และปัญหานี้ไม่ควรจะถูกลืมไปและควรได้รับการแก้ไขในอนาคตอันใกล้

ผลจากการปฏิเสธข้อเสนอของผู้แทนจากสหราชอาณาจักรทำให้เกิดความไม่เป็นเอกภาพเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหานี้ในเรื่องที่จะยอมรับให้ศาลสามารถสั่งให้นิติบุคคลหรือบุคคลหนึ่งรับผิดชอบทั้งหมดแทนอีกนิติบุคคลได้หรือไม่อย่างไร และปัญหาว่าเรือซึ่งเป็นของบริษัทที่แยกต่างหากไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทที่ต้องรับผิดชอบจะถูกกักได้หรือไม่ ซึ่งผลที่ตามมาคือต้องมีการนำหลัก lex fori มาใช้นอกจากนี้การปฏิเสธข้อเสนอของสหราชอาณาจักรและความสับสนที่เกิดขึ้นในการประชุมครั้งที่ 2 ของ Main Committee เกี่ยวกับข้อเสนอของ CMI ที่จะให้มีบทบัญญัติที่ชัดเจนที่ให้นำหลัก lex fori มาใช้ในเรื่องนี้ทำให้ยังไม่สามารถตีความได้โดยปริยายว่า การที่ศาลจะสั่งให้นิติบุคคลหรือบุคคลหนึ่งรับผิดชอบทั้งหมดแทนอีกนิติบุคคลหนึ่งไม่สามารถทำได้ แต่อย่างไรก็ตามในเรื่องนี้เสียงส่วนใหญ่ที่คัดค้านข้อเสนอของผู้แทนจากสหราชอาณาจักรก็ยอมรับว่ามีปัญหาเกิดขึ้นและเห็นว่าควรปล่อยให้เป็นการแก้ไขในระดับกฎหมายภายใน หรือแก้ไขโดยอนุสัญญาที่มีวัตถุประสงค์ในเรื่องนี้โดยเฉพาะ (ad hoc convention) และการที่อนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้ไม่มีบทบัญญัติเหมือนกับข้อ 3 (2) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ที่ว่าเรือจะถูกถือว่าเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของคนเดียวกันหากหุ้นส่วนทั้งหมดในเรือเป็นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลเดียวกันนั้นแสดงให้เห็นว่า ที่ประชุมประสงค์ที่จะปล่อยให้กฎหมายภายในของรัฐต่างๆตัดสินปัญหาดังกล่าว

2.6.4 ปัญหาเกี่ยวกับการขอกักเรือที่พร้อมจะเดินทะเล (ships ready to sail)

ในส่วนประเด็นของการขอกักเรือที่พร้อมจะเดินทะเล (ships ready to sail) จะทำได้หรือไม่ นั้นที่ประชุมของ JIGE ได้พิจารณาถึงบทบัญญัติของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 แล้วเห็นว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้กำหนดว่าเรืออาจถูกกักได้แม้ว่าเรือนั้นพร้อมที่จะเดินทะเลแล้วก็ตามด้วยเหตุนี้จึงอาจกล่าวได้ว่า อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ไม่ได้ห้ามการกักเรือที่อยู่ในระหว่างการแล่นเรือ (course of navigation) และในร่าง Lisbon และใน Draft Articles ยังคงมีการใช้คำว่า “or is sailing” ซึ่งจากถ้อยคำนี้อาจทำให้ตีความได้ว่าหมายถึง เวลาซึ่งเรือได้ออกจากที่จอดเรือแล้ว แต่ยังไม่ได้พ้นจากท่าเรือ หรืออาจหมายถึงเวลาซึ่งเรือกำลังอยู่ในระหว่างการแล่นเรือ (in the course of navigation)

ในระหว่างว่างการประชุมครั้งที่ 8 ของ JIGE ได้มีการคัดค้านเกี่ยวกับการยอมให้มีการกักเรือซึ่งอยู่ระหว่างการแล่นเรือ และมีการขอให้ตัดคำว่า “or is sailing” ทิ้ง แต่อย่างไรก็ตามที่ประชุม

เห็นว่า การปฏิเสธสิทธิในการกักเรือซึ่งอยู่ในน่านน้ำอาณาเขตของรัฐใดรัฐหนึ่งอาจเป็นการขัดต่ออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยทะเล ค.ศ. 1982 ด้วยเหตุนี้ในร่างของ JIGE ที่มีการเสนอต่อที่ประชุมผู้แทนทางการทูตได้มีการใส่บทบัญญัติดังกล่าวซึ่งยังไม่สามารถหาข้อสรุปได้ไว้ในวงเล็บแต่อย่างไรก็ตามในที่สุดทาง CMI ได้เสนอให้ตัดข้อความดังกล่าวทิ้งเพื่อให้ประเด็นปัญหาว่าจะขอกักเรือซึ่งพร้อมที่จะเดินทะเล หรือเรือซึ่งกำลังเดินทะเลได้หรือไม่เป็นเรื่องของกฎหมายภายในของแต่ละรัฐ และข้อเสนอของ CMI ดังกล่าวได้รับการสนับสนุนโดยผู้แทนจากหลายประเทศ ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการตัดบทบัญญัติดังกล่าวออกด้วยเหตุผลเช่นเดียวกันกับข้อเสนอของ CMI

2.7 ขั้นตอนวิธีการดำเนินการกักเรือ

ในส่วนของขั้นตอนวิธีการเกี่ยวกับการกักเรือหรือการปล่อยเรือที่ถูกกักนั้นจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 2 วรรค 4 ไม่ได้ระบุหลักเกณฑ์เอาไว้ชัดเจนแต่ให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐภาคีที่มีการกักเรือหรือได้รับการขอให้กักเรือ ซึ่งหลักดังกล่าวก็เป็นไปในแนวทางเดียวกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ข้อ 6

2.8 การปล่อยเรือจากการกัก (release form arrest)

เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปล่อยเรือจากการกักระหว่างอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กับอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952

Arrest convention 1999 Art. 4

1. A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been provided in a satisfactory form, save in case in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1, paragraph 1 (s) and (t). In such cases, the Court may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person providing sufficient security, or may otherwise deal with the operation of ship during the period of the arrest.
2. In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and form of the security, the Court shall determine its nature and the amount thereof, not exceeding the value of the arrested ship.
3. Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgement of liability nor as a waiver of any defence or any right to the limit liability.

4. If a ship has been arrested in a non-party State and is not released although security in respect of that ship has been provided in State Party in respect of the same claim, that security shall be ordered to be released on application to the Court in the State Party.
5. If in a non-party State the ship is released upon satisfactory security in respect of ship being provided, any security provided in a State Party in respect of the same claim shall be ordered to be released to the extent that the total amount of security provided in the two States exceeds:
 - (a) the claim for which the ship has been arrested, or
 - (b) the value of the ship,
 whichever is the lower. Such release shall, however, not be order unless the security provided in the non-party State will actually be available to the claimant and will be freely transferable.
6. Where, pursuant to paragraph 1 of this article, security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified, or cancelled.

Arrest convention 1952 Art.5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any the maritime claims enumerate in Article 1, (1), (o) and (p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or the security, the Court or the appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof. The request to release the ship against such security such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางหลักประกันเพื่อขอปล่อยเรือที่ถูกกักไว้ในข้อ 4 วรรค 1 ว่าหากคู่กรณีตกลงกันเกี่ยวกับการวางหลักประกันที่เพียงพอ

และในรูปแบบอันเป็นที่พอใจสำหรับเจ้าหนี้ เรือที่ถูกกักจะได้รับการปล่อย เว้นแต่เป็นกรณีที่เรือถูกกักอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมในเรือหรือข้อพิพาทเกี่ยวกับการจ้างแรงงานหรือรายได้จากเรือ แม้มีการวางหลักประกันแล้วศาลก็ไม่อาจมีคำสั่งให้ปล่อยเรือได้ แต่อย่างไรก็ตามผู้ครอบครองเรือสามารถร้องขอให้ศาลอนุญาตให้บุคคลซึ่งครอบครองเรือนั้นใช้เรือต่อไปได้หรือดำเนินดำเนินธุรกิจต่อไปในระหว่างช่วงที่มีการกักเรือนั้นได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ก็เป็นไปในแนวเดียวกับหลักเกณฑ์ตามมาตรา 5 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางหลักประกันเพื่อขอปล่อยเรือที่ถูกกักไว้ว่า ศาลหรือเจ้าพนักงานตุลาการอื่นๆที่มีอำนาจ จะปล่อยเรือที่ถูกกักในเขตอำนาจของตนได้เมื่อมีการจัดหาเงินประกันหรือประกันอื่นที่เพียงพอ และในมาตรา 5 วรรค 2 ได้กำหนดว่า ในกรณีที่ไม่มี การตกลงกันระหว่างคู่กรณีเกี่ยวกับเงินประกันหรือหลักประกันที่เพียงพอให้ศาลหรือเจ้าพนักงานทางตุลาการที่มีอำนาจเป็นผู้กำหนดถึงประเภทและจำนวนของหลักประกันดังกล่าว

ซึ่งตามหลักเกณฑ์การปล่อยเรือในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ข้างต้นนั้นมีความแตกต่างกันในเรื่องการใช้ดุลยพินิจในการกำหนดประเภทและจำนวนของหลักประกันคือ ในกรณีมาตรา 5 วรรค 1 นั้นไม่ว่าคู่กรณีจะตกลงกันในเรื่องประเภทและจำนวนของหลักประกันเป็นอย่างใดก็ตาม ศาลหรือเจ้าพนักงานของตุลาการจะต้องสั่งปล่อยเรือเสมอ แต่สำหรับในกรณีที่ตกลงกันไม่ได้ในเรื่องเกี่ยวกับหลักประกันดังกล่าวนี้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้กำหนดให้เป็นดุลยพินิจและอำนาจของศาลหรือเจ้าพนักงานทางตุลาการที่จะเป็นผู้พิจารณาชี้ขาด ซึ่งหากศาลหรือเจ้าพนักงานทางตุลาการเห็นว่าประเภทและจำนวนหลักประกันดังกล่าวไม่เป็นที่เหมาะสมก็มีอำนาจที่จะไม่สั่งปล่อยเรือก็ได้³⁴

จะเห็นได้ว่าตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้นแม้จะได้มีการวางเงินประกันหรือหลักประกันแล้วศาลอาจไม่สั่งให้ปล่อยเรือเสมอไปโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่การกักเรือนั้นมีสาเหตุมาจากสิทธิเรียกร้องบางจำพวกซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับตัวเรือลำที่ถูกกัก ซึ่งสิทธิเรียกร้องดังกล่าวได้แก่ สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับข้อพิพาทในเรื่องสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในตัวเรือหรือข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองเรือ การใช้หรือรายได้จากเรือ การจ้างเรือ ศาลอาจจะเพียงอนุญาตให้ผู้ครอบครองเรือสามารถใช้เรือลำที่ถูกกักนั้นได้หลังจากที่ได้ดำเนินการวางหลักประกันหรือหลักประกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่จะไม่สั่งให้ปล่อยเรือดังกล่าว

ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นที่เห็นได้อย่างชัดเจนในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ในประเด็นการขอปล่อยเรือคือ การกำหนดเพดานของหลักประกัน ซึ่งตามบทบัญญัติของอนุสัญญา

³⁴ สงคราม วัฒนะรัตน์, “การกักเรือตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ,” หน้า 72.

การกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นหากเป็นกรณีที่ไม่มีการตกลงกันระหว่างคู่กรณีเกี่ยวกับจำนวนและรูปแบบของหลักประกันที่เพียงพอ ศาลมีอำนาจจะกำหนดถึงสภาพและจำนวนของหลักประกันแต่หลักประกันนั้นจะต้องไม่เกินมูลค่าของเรือที่ถูกกัก แต่ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้นได้วางหลักเกณฑ์ให้การกำหนดสภาพและจำนวนของหลักประกันนั้นเป็นดุลยพินิจและอำนาจของศาล

นอกจากนี้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยังกล่าวถึงกรณีที่เรือถูกกักในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีแต่มีการวางหลักประกันไว้ในประเทศภาคีสำหรับสิทธิเรียกร้องเดียวกัน ตลอดจนกรณีที่เรือถูกกักในประเทศที่ไม่ได้เป็นเป็นภาคี และมีการวางหลักประกันไว้ทั้งในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีและประเทศภาคีสำหรับสิทธิเรียกร้องเดียวกันนั้นด้วย

สำหรับบทบัญญัติของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้นการปล่อยเรือจากการกักสามารถทำได้ใน 4 กรณีคือ

- (1) เมื่อมีการให้หลักประกัน
- (2) เมื่อเรือหรือเรือลำอื่นของลูกหนี้ได้ถูกกักไว้ก่อนแล้วโดยสิทธิเรียกร้องทางทะเลเดียวกัน
- (3) เมื่อไม่ได้ดำเนินกระบวนการพิจารณาตามมูลคดีนั้นภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนดกล่าวคือเมื่อเจ้าหนี้ไม่ได้มีการนำคดีไปฟ้องร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจเพื่อให้ตัดสินคดีเกี่ยวกับประเด็นพิพาทในระยะเวลาที่กำหนดไว้โดยศาล
- (4) เมื่อการกักเรือนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมาย

จะเห็นว่ากรณี 1 และกรณีที่ 3 ได้มีการมีนํามาบัญญัติไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ในขณะที่กรณีที่ 2 แม้ไม่ได้มีการบัญญัติไว้แต่หลักการดังกล่าวอาจนำมาใช้ได้โดยปริยาย ส่วนกรณีที่ 3 หากการกักเรือนั้นไม่ชอบศาลก็ต้องมีคำสั่งให้ปล่อยเรืออยู่แล้ว

ส่วนการปล่อยเรือจากกักตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นสามารถแยกพิจารณาเป็นกรณีได้ดังนี้

2.8.1 การปล่อยเรือเมื่อมีการวางเงินประกันหรือหลักประกันอื่น

ตามข้อ 5 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 หน้าที่ในการปล่อยเรือเมื่อได้มีการให้ประกันที่เพียงพอแล้วจะตกอยู่แก่ศาลหรือเจ้าพนักงานตุลาการอื่นที่มีอำนาจ(judicial authority)ในเขตอำนาจศาลซึ่งเรือถูกกัก ในขณะที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 องค์กรที่มีหน้าที่ปล่อยเรือไม่ได้มีการกำหนดไว้ชัดเจนโดยในข้อ 4 วรรค 1 บัญญัติเพียงว่า เรือที่ถูกกักจะได้รับการปล่อยเมื่อได้มีการวางหลักประกันที่เพียงพอในรูปแบบอันเป็นที่พอใจ สำหรับเหตุผลที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติไว้เช่นนี้ก็เนื่องมาจากภาวะดังกล่าวไม่ได้ขึ้นอยู่กับศาลเท่านั้น

ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะปล่อยเรือจากการกักได้เมื่อเข้าเงื่อนไข 2 ประการคือ (1) จำนวนหลักประกันที่พอเพียง (2) ได้ให้หลักประกันในรูปแบบที่เป็นที่พอใจ กล่าวคือ

ตามเงื่อนไขแรก จะเห็นว่าหลักการเป็น ไปในแนวเดียวกับที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้บัญญัติไว้ แต่ในข้อ 4 วรรค 2 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นได้กำหนดจำนวนขั้นสูงของหลักประกันไว้ว่า หากศาลเป็นผู้กำหนดจำนวนของหลักประกัน จำนวนหลักประกันต้องไม่เกินมูลค่าของเรือที่ถูกกัก ดังนั้นเมื่อใดได้มีการให้หลักประกันเป็นจำนวนเท่ากับมูลค่าของเรือแล้วก็ถือเป็นอันเพียงพอถึงแม้ว่าจำนวนค่าเสียหายจะสูงกว่าก็ตาม เหตุผลเนื่องจากการให้หลักประกันถือเป็นภาระให้ไว้แทนตัวเรือ ดังนั้น ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจึงไม่อาจปฏิเสธไม่ให้ความยินยอมแก่การปล่อยเรือได้ หากมีการให้หลักประกันเป็นจำนวนเท่ากับมูลค่าเรือแล้ว เนื่องจากเมื่อผู้ทรงสิทธิเรียกร้องได้มีการบังคับตามสิทธิเรียกร้องแล้วเงินที่ได้รับจากกระบวนการขายทอดตลาดเรือนั้นย่อมไม่มากกว่ามูลค่าของเรือ แต่หากจำนวนค่าเสียหายที่เรียกร้องนั้นน้อยกว่ามูลค่าของเรือแล้ว หลักประกันจะถือว่าเป็นจำนวนที่เพียงพอแล้วเมื่อได้ให้ไว้ครอบคลุมจำนวนค่าเสียหายรวมทั้งดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายต่างๆ

เงื่อนไขที่สอง เกี่ยวกับรูปแบบของหลักประกันนั้นในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะคือ คำว่า “ประกัน (bail)” ส่วนบทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับหลักประกันนั้นอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ไม่ได้มีการระบุไว้นอกจากคำว่า “หลักประกันอื่น (other security)” ซึ่งคำว่า “หลักประกันอื่น” นี้ก็ควรจะมีลักษณะเช่นเดียวกับประกัน (bail) แต่ในส่วนรูปแบบของหลักประกันตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นในข้อ 4 วรรค 5 ไม่ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับชนิดของหลักประกันใดไว้เฉพาะแต่มีการใช้ว่ารูปแบบของหลักประกันจะต้องเป็นที่พอใจเท่านั้น

สำหรับคำว่ารูปแบบหลักประกันอันเป็นที่พอใจนั้น หากจะพิจารณาแบบอัตวิสัย (subjective) จะเห็นว่า หลักประกันนั้นจะต้องเป็นที่พอใจแก่ตัวผู้เสียหาย แต่หากพิจารณาแบบภาวะวิสัย (objective) แล้วรูปแบบของหลักประกันจะต้องเป็นที่ยอมรับกับโดยทั่วไป ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนในเรื่องนี้ว่าจะใช้แนวทางใดในการพิจารณา แต่อย่างไรก็ดีจะเห็นว่า การพิจารณาแบบภาวะวิสัยน่าจะเหมาะสมมากกว่าและศาลน่าจะพิจารณาโดยใช้หลักภาวะวิสัยเป็นบรรทัดฐานเมื่อคู่กรณีได้มีการตกลงใด ๆ กันไว้ แต่การที่ศาลจะเข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวก็ต่อเมื่อไม่มีการตกลงในเรื่องรูปแบบของหลักประกันเท่านั้น ทั้งนี้โดยคำขอของคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ดังที่ข้อ 4 วรรค 2 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงกันระหว่างคู่กรณีเกี่ยวกับจำนวนและรูปแบบของหลักประกันที่เพียงพอศาลมีอำนาจจะกำหนดถึงสภาพและจำนวนของหลักประกัน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินมูลค่าของเรือที่ถูกกัก

จะเห็นว่าหลักเกณฑ์ตามข้อ 4 วรรค 2 นั้นจะเป็นส่วนขยายของข้อ 4 วรรค 1 โดยกำหนดเพียงว่า สภาพ (nature) ของหลักประกันจะต้องเป็นอย่างไร และจำนวน (amount) ของหลักประกันจะต้องมีเพียงใด ด้วยเหตุนี้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จึงไม่ได้มีการอ้างอิงถึงข้อ 4 วรรค 2 ไว้ในข้อ 4 วรรค 5 อีก

มีข้อสงสัยเกี่ยวกับในบทบัญญัติของข้อ 4 วรรค 2 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้น ได้มีการใช้คำว่า “สภาพ (nature) ของหลักประกัน” แทนที่จะใช้คำว่า “รูปแบบ (form)” ตามข้อ 4 วรรค 1 สำหรับการใช้คำว่า “สภาพของหลักประกัน” นั้นเป็นการใช้ถ้อยคำตามข้อ 5 วรรคสอง ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 จะเห็นว่าถ้อยคำทั้งสองนั้นมีความหมายเหมือนกัน เนื่องจากการไม่มีข้อตกลงระหว่างกันจึงทำให้ศาลต้องเข้ามาแทรกแซงเพราะการขาดการตกลงกันในเรื่อง จำนวนหรือรูปแบบของหลักประกันเหมือนกัน และจะเห็นว่าในส่วนของการใช้คำว่า “สภาพ (nature)” นั้นได้นำไปใช้ในบทบัญญัติข้อ 5 วรรค 1 (a) และวรรค 2 (a) ด้วย

ส่วนคำว่า “ศาล (court)” ในข้อ 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นมีความหมาย เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในข้อ 5 วรรค 2 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 อย่างไรก็ตามจะเห็นว่า อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับคำว่าศาลในวรรคแรกว่า “ภายในเขตอำนาจศาลซึ่งได้มีการกักเรือ (within whose jurisdiction the ship has been arrested)” แต่ในขณะที่ ข้อ 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กำหนดไว้เพียงคำว่า “ศาล” เท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามศาลที่มีอำนาจก็คือ ศาลแห่งรัฐซึ่งการกักเรือ

นอกจากนี้ข้อสงสัยเกี่ยวกับในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ไม่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขอเปลี่ยนแปลงหลักประกันที่ได้ให้ไว้เมื่อเรือได้รับการปล่อยแล้ว แต่ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 4 วรรค 6 ได้มีการบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ว่า “เมื่อได้วางหลักประกันตามวรรค 1 แล้ว บุคคลผู้วางหลักประกันดังกล่าวอาจร้องขอต่อศาลเพื่อลด ปรับ หรือยกเลิกหลักประกันนั้นไม่ว่าในเวลาใดๆก็ได้” สำหรับคำว่า “ศาล (court)” ตามข้อ 4 วรรค 6 นั้นก็คือ ศาลแห่งรัฐซึ่งมีการกักเรือ

สำหรับสิทธิในการร้องขอต่อศาลของบุคคลผู้วางหลักประกันนั้นอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่ได้ค้ำประกันว่าบุคคลนั้นจะเป็นเจ้าของเรือหรือไม่ แต่หากผู้วางหลักประกันไม่ใช่เจ้าของเรือแล้ว เจ้าของเรือดังกล่าวจะไม่มีสิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้ลด ปรับ หรือยกเลิกหลักประกันนั้น แต่สิทธิดังกล่าวจะยังคงมีอยู่หากการวางหลักประกันนั้นเกิดขึ้นโดยความตกลงระหว่างคู่กรณี³⁵

มีข้อสงสัยเกี่ยวกับในการเจรจาเกี่ยวกับจำนวนของหลักประกันที่จะต้องวางนั้นบางครั้งอาจ จะใช้เวลาที่ค่อนข้างนานซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการค้าเดินธุรกิจของเจ้าของเรือนั้นเพื่อให้เรือได้รับการปล่อยเรือเร็วขึ้นเท่าที่จะเป็นไปได้ บางครั้งลูกหนี้ อาจมีความจำเป็นต้องให้หลักประกันตาม จำนวนที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องได้ร้องขอ สำหรับรูปแบบ (form) ของหลักประกันซึ่งผู้ทรงสิทธิเรียกร้อง ได้ร้องขอและเจ้าของเรือตกลงด้วยในขั้นแรกนั้นหากเป็นรูปแบบที่ค่อนข้างมีค่าใช้จ่ายมากเกินไป ก็สามารถเปลี่ยนแปลงได้เช่นกัน เช่น เงินที่ต้องมาวางต่อศาลอาจถูกแทนที่เป็นหนังสือค้ำประกัน ของธนาคาร (a bank guarantee) หรือ a letter of undertaking of the P & I Club³⁶

³⁵ Ibid., p. 336.

³⁶ Ibid.

อย่างไรก็ตามหลักประกันที่ได้มีการวางนั้นอาจถูกยกเลิกก่อนที่จะมีการตัดสินมูลคดีสากลซึ่งสั่งกักเรือนั้นได้พิจารณาข้อกล่าวหาของผู้ทรงสิทธิเรียกร้องและข้อต่อสู้ของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) แล้วเห็นว่าสิทธิเรียกร้องนั้นไม่มีอยู่จริง สำหรับคำว่า “ศาล” ตามข้อ 4 วรรค 6 นี้ก็คือ ศาลแห่งรัฐซึ่งมีการกักเรือ

เกี่ยวกับการคืนหลักประกัน (the release of security) ตามข้อ 4 วรรค 4 กับข้อ 4 วรรค 5 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะมีความแตกต่างกัน โดยตามข้อ 4 วรรค 4 จะเป็นกรณีที่ถูกหนีมี่คำขอคืนหลักประกันจากศาลของรัฐภาคีที่ได้มีการวางหลักประกันเนื่องจากเรือนั้นถูกกักในรัฐที่มีไช้ภาคีและไม่ได้รับการปล่อยแม้ว่าได้มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องนั้นแล้วในรัฐภาคี แต่ข้อ 4 วรรค 5 เป็นการคืนหลักประกันเพราะเรือได้รับการปล่อยเพราะมีการวางหลักประกันอันเป็นที่พอใจในรัฐที่มีไช้ภาคี ซึ่งเมื่อพิจารณาด้อยคำที่ว่า “อันเป็นที่พอใจ” นั้นอาจเข้าใจได้ว่าอาจใช้บังคับทั้งแก่กรณีเมื่อหลักประกันซึ่งได้ตกลงกันระหว่างคู่กรณี หรือเมื่อหลักประกันซึ่งศาลเป็นผู้กำหนด

จะเห็นได้ว่า อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคืนหลักประกัน (release of the security) ไว้ 3 กรณีคือ

(1) กรณีที่เรือถูกกักในรัฐที่มีไช้ภาคีและมีได้รับการปล่อยหลังจากได้วางหลักประกันในรัฐภาคี

สำหรับกรณีที่เรือถูกกักในรัฐที่มีไช้ภาคีและไม่ได้รับการปล่อยหลังจากมีการวางหลักประกันในรัฐภาคีนั้น อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 4 วรรค 4 ได้กำหนดให้กรณีดังกล่าวนี้จะต้องมีการคืนหลักประกัน สำหรับเรื่องดังกล่าวนี้ใน Lisbon Draft นั้นได้มีการกำหนดข้อยกเว้นหลักเกณฑ์ข้างต้นไว้ด้วยว่า “เว้นแต่กรณีที่จะเป็นการไม่ยุติธรรมหากมีคำสั่งดังกล่าว” แต่ในการประชุมของ JIGE เพื่อร่างอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีการคัดค้านการที่จะกำหนดข้อยกเว้นหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ไว้เหมือนกับใน Lisbon Draft เนื่องจากคำว่า “ไม่ยุติธรรม (unjust)” นั้นค่อนข้างจะกำกวมเกินไป ด้วยเหตุนี้ใน JIGE Draft จึงมีการใส่ประโยคดังกล่าวไว้ในวงเล็บเพื่อให้ที่ประชุมผู้แทนทางการทูตพิจารณาและในการประชุมผู้แทนทางการทูตก็ไม่ได้มีการเสนอถ้อยคำอื่นที่เหมาะสมกว่า และเสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมเห็นว่าควรตัดข้อยกเว้นดังกล่าวออกเพื่อให้หลักดังกล่าวข้างต้นใช้ได้กับทุกกรณีและเป็นการตัดอำนาจในการใช้ดุลยพินิจของศาลแห่งรัฐภาคีที่ได้มีการวางหลักประกัน นอกจากนี้มีข้อสังเกตว่าแม้ถ้อยคำของบทบัญญัติในข้อ 4 วรรค 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะไม่ค่อยชัดเจน เนื่องจากอนุสัญญานี้ได้ใช้คำว่า “ศาลของรัฐภาคี (the court of the State Party) แทนที่จะใช้คำว่า “ศาลของรัฐภาคีนั้น (the court of that State Party)” แต่อย่างไรก็ตามก็เป็นที่เข้าใจได้ว่า ศาลที่มีเขตอำนาจก็คือ ศาลของรัฐภาคีซึ่งได้มีการวางหลักประกัน ส่วนสัญชาติของเรือในข้อ 4 วรรค 4 และวรรค 5 นั้นอาจเป็นไปได้ทั้งกรณีที่เรือนั้นมี

สัญญาติรัฐภาคี และสัญญาติรัฐซึ่งมิใช่ภาคี ซึ่งในประเด็นสัญญาติของเรือดังกล่าวนี้ไม่จำเป็นต้องพิจารณาตามหลักของข้อ 8 วรรค 1 ประกอบเนื่องจากตามข้อ 8 วรรค 1 บัญญัติไว้เพื่อกำหนดขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญา แต่การอ้างอิงถึงเรือตามข้อ 4 นี้ หมายถึงเรือทุกลำในเขตอำนาจศาลของรัฐภาคี หรืออาจกล่าวได้ว่าหลักการของข้อ 4 วรรค 4 และวรรค 5 นั้นเป็นกรณีที่อยู่นอกขอบเขตซึ่งกำหนดไว้ในข้อ 8 วรรค 1 เพราะหลักการตามข้อ 4 ดังกล่าวใช้กับกรณีซึ่งเรือไม่ได้อยู่ในเขตอำนาจของรัฐภาคี และมีการให้หลักประกันในรัฐภาคีและเป็นการชี้ว่าอำนาจในการพิจารณาว่า จะต้องมีการวางหลักประกันดังกล่าวต่อไปหรือควรสั่งคืนหรือไม่เป็นของศาลของรัฐแห่งรัฐภาคี³⁷

(2) กรณีเรือถูกกักในรัฐที่มีใช่ภาคีและได้รับการปล่อยภายหลังได้วางหลักประกันในรัฐที่มีใช่ภาคีและในรัฐภาคี

กรณีเรือซึ่งถูกกักในรัฐที่มีใช่ภาคีและได้รับการปล่อยภายหลังมีการวางหลักประกันทั้งในรัฐภาคีและรัฐซึ่งมิใช่ภาคีนั้น ได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 4 วรรค 5 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ว่า ถ้าเรือได้รับการปล่อยเพราะมีการวางหลักประกันอันเป็นที่พอใจเพื่อประกันเรือลำดังกล่าวในรัฐที่มีใช่ภาคี หลักประกันใดที่ได้วางไว้กับรัฐภาคีเพื่อสิทธิเรียกร้องเดียวกัน จะถูกสั่งให้คืนเพียงเท่าที่จำนวนทั้งหมดของหลักประกันที่วางไว้ทั้งสองรัฐเกินกว่า

- (a) มูลค่าของสิทธิเรียกร้องเพื่อขอให้กักเรือ หรือ
- (b) มูลค่าของเรือ

แล้วแต่ว่าจำนวนใดจะต่ำกว่า แต่อย่างไรก็ตามห้ามมิให้มีคำสั่งคืนหลักประกันดังกล่าวเว้นแต่หลักประกันที่วางไว้กับรัฐที่มีใช่ภาคีจะมีไว้สำหรับผู้ร้องอย่างแท้จริงและสามารถโอนได้อย่างเสรี

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า หลักประกันซึ่งมีการให้ไว้ในรัฐภาคีต้องถูกสั่งคืนหากจำนวนของหลักประกันทั้งหมดซึ่งให้ไว้ในรัฐที่มีใช่ภาคีซึ่งเรือถูกกักและในรัฐภาคีเกินกว่าจำนวนทุนทรัพย์ที่เรียกร้อง หรือมูลค่าของเรือหากมูลค่าของเรือนั้นน้อยกว่าจำนวนสิทธิเรียกร้องสำหรับวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติดังกล่าวนี้ก็เพื่อให้การกักเรือในรัฐที่มีใช่รัฐภาคีและมีการวางหลักประกันเพื่อให้มีการปล่อยเรือมีผลเช่นเดียวกับการกักเรือในรัฐภาคี

สำหรับเหตุผลที่ว่าทำไมหลักประกันซึ่งได้วางไว้ในรัฐภาคีเท่านั้นที่จะต้องถูกคืน (released) หรือต้องมีการถูกลดลง (reduced) นั่นก็เพราะอนุสัญญานี้ไม่ได้ใช้บังคับในเขตอำนาจศาลของรัฐที่มีใช่รัฐภาคีด้วยเหตุนี้จึงไม่อาจกำหนดให้ศาลแห่งรัฐที่มีใช่ภาคีจะต้องกระทำการหรือจะต้องควั่นกระทำใดซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ก็เป็นที่ไปในแนวทางเดียวกับอนุสัญญาอื่นๆ แต่อย่างไรก็ตามการคืนหรือลดหลักประกันที่วางไว้ในรัฐภาคีจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าหลักประกันที่ได้

³⁷ Ibid., p. 338.

วางไว้ในรัฐที่มีใช้รัฐภาคนั้นมีไว้สำหรับผู้ทรงสิทธิเรียกร้องอย่างแท้จริงและสามารถโอนได้โดยเสรี เนื่องจากเมื่อผู้ทรงสิทธิเรียกร้องและผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องได้ตกลงกันส่งข้อพิพาทไปยังเขตอำนาจของศาลหรืออนุญาโตตุลาการในรัฐภาคี ความมีอยู่ของหลักประกันและสามารถโอนได้โดยเสรีของหลักประกันซึ่งได้ให้ไว้ในรัฐที่มีใช้ภาคีซึ่งเรือถูกกักจะเป็นสิ่งสำคัญ

(3) การไม่ดำเนินกระบวนการพิจารณาตามมูลคดีภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด

ในเรื่องนี้เป็นที่ชัดเจนแล้วว่าจะเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 7 วรรค 4 ว่า ถ้าหากไม่มีการดำเนินกระบวนการภายในเวลาที่ศาลกำหนด หลักประกันที่ได้มีการวางไว้เพื่อขอปล่อยเรือจากการกักจะต้องถูกสั่งคืน

2.8.2 ข้อยกเว้นการปล่อยเรือจากการกักแม้ได้มีการวางหลักประกันตามข้อ 4 วรรค 1

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้นว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 4 วรรค 1 นั้นได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปล่อยเรือจากการกักเมื่อได้มีการวางหลักประกัน แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดข้อยกเว้นเกี่ยวกับการปล่อยเรือไว้เช่นกันซึ่งหลักเกณฑ์ของข้อยกเว้นดังกล่าวยังคงเป็นไปในแนวทางเดียวกับข้อยกเว้นตามข้อ 5 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 โดยอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดว่าเรือที่ถูกกักจะต้องได้รับการปล่อยเมื่อมีการวางหลักประกันที่เพียงพอในรูปแบบอันเป็นที่พอใจ แต่อย่างไรก็ตามหลักดังกล่าวไม่ใช้กับกรณีที่เรือถูกกักเนื่องจากสิทธิเรียกร้องใดๆที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือตามข้อ 1 วรรค 1 (s) และสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมในเรือ เกี่ยวกับการจ้างแรงงานหรือรายได้จากเรือตามข้อ 1 วรรค 1 (t) จะเห็นว่าการที่หลักเกณฑ์ในข้อ 4 วรรค 1 กำหนดว่าเรือต้องได้รับการปล่อยเมื่อมีการวางหลักประกันที่เพียงพอในรูปแบบอันเป็นที่พอใจ กับที่ว่าเมื่อเรือซึ่งถูกกักอันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องตามข้อ 1 วรรค 1 (s) และ (t) นั้นศาลอาจอนุญาตให้ผู้ครอบครองเรือสามารถดำเนินกิจการเกี่ยวกับเรือ (trading ship) เมื่อบุคคลดังกล่าวให้หลักประกันที่เพียงพอเหมือนจะมีความขัดแย้งกันอยู่ แต่โดยความเป็นจริงไม่ได้ขัดแย้งกันเพียงแต่วัตถุประสงค์ของการให้หลักประกันในกรณีหลังนี้ไม่ใช่เพื่อการประกันหนี้ตามสิทธิเรียกร้องแต่เพื่อเป็นการประกันว่าการดำเนินกิจการของเรือดังกล่าวต่อไปของผู้ครอบครองเรือจะไม่มีผลเป็นปฏิปักษ์ต่อประโยชน์ของผู้ทรงสิทธิเรียกร้องต่อเรือ

สำหรับแนวคิดอันเป็นที่มาของบทบัญญัตินี้ก็คือ เมื่อเรือถูกกักตามสิทธิเรียกร้องในข้อ 1 วรรค 1 (s) และตามข้อ 1 วรรค 1 (t) ไม่ควรจะจอดอยู่ที่ท่าเรือแต่ควรจะสามารถดำเนินการค้าขายได้จนกว่าข้อพิพาทจะยุติโดยศาลจะเป็นผู้ให้ดุลยพินิจในเรื่องนี้ซึ่งในข้อ 4 วรรค 1 ได้บัญญัติว่า

ศาลอาจอนุญาตให้บุคคลซึ่งครอบครองเรือนั้นใช้เรือต่อไปหรือดำเนินการอย่างอื่นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของเรือในระหว่างช่วงที่มีการกักเรือ³⁸

2.8.3 การปล่อยเรือโดยไม่มีการวางเงินประกันหรือหลักประกันอื่น

สำหรับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปล่อยเรือโดยไม่มีการวางหลักประกันนั้นอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่ได้กำหนดไว้โดยตรงแต่เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในเรื่องเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมุลคดีแล้วจะเห็นว่าในกรณีที่ศาลของรัฐที่มีการกักเรือไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีหรือปฏิเสธที่จะใช้อำนาจและได้มีการกำหนดระยะเวลาให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาต่อศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจ ซึ่งถ้าไม่มีการดำเนินกระบวนการภายในกำหนดระยะเวลาเมื่อมีคำร้องขอศาลก็มีอำนาจปล่อยเรือที่ถูกกักได้ ตามที่ข้อ 7 วรรค 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งกำหนดไว้ว่า “ถ้าไม่มีการดำเนินกระบวนการภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งศาลในข้อ 7 วรรค 3 เมื่อมีคำร้องขอ ให้ศาลมีคำสั่งให้ปล่อยเรือที่ถูกกักหรือปล่อยหลักประกันที่ได้วางไว้” ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ก็เป็นไปในแนวทางเดียวกับหลักเกณฑ์ในข้อ 7 (4) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952

สำหรับเรื่องระยะเวลาซึ่งผู้ทรงสิทธิเรียกร้องต้องดำเนินการนั้นตามข้อ 7 วรรค 3 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นจะเป็นดุลยพินิจของศาลหรือเป็นไปตามที่ได้กำหนดไว้โดยกฎหมายภายในของรัฐที่มีการกักเรือ มีข้อน่าสังเกตว่าเมื่อพิจารณาจากถ้อยคำในข้อ 7 วรรค 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แล้ว จะเห็นว่าอนุสัญญานี้ไม่ได้ให้ดุลยพินิจแก่ศาลที่จะขยายระยะเวลาซึ่งได้กำหนดไว้โดยศาลนั้นหรือซึ่งได้กำหนดไว้โดยกฎหมายภายในแล้ว ส่วนวิธีการ (manner) ในการกำหนดระยะเวลานั้นก็ขึ้นอยู่กับศาลที่จะเป็นผู้กำหนด หากไม่มีการกำหนดดังกล่าวก็จะต้องนำกฎหมายของประเทศที่ศาลที่พิจารณาคดีตั้งอยู่ (lex fori) มาใช้บังคับ เช่น เรื่องการนับเวลาอาจสะดุดหยุดลงระหว่างช่วงหยุดการพิจารณาของศาล หรือเมื่อการส่งหมายตามกระบวนการพิจารณาไม่สามารถทำได้อันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย (force majeure) เป็นต้น³⁹

นอกจากนี้หากมีกรณีการกักเรือซ้ำศาลก็อาจจะต้องสั่งปล่อยเรือ ในเรื่องนี้ได้เคยมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนในข้อ 3 (3) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ว่า ภายในเขตอำนาจของศาลใดศาลหนึ่งแห่งรัฐภาคีเจ้าหน้คนเดียวกันไม่สามารถทำการขอให้กักเรือลำเดียวกันกับที่ได้กักแล้วเพื่อสิทธิเรียกร้องเดิมได้อีกเว้นเสียแต่เจ้าหน้สามารถแสดงให้ศาลเห็นว่ามิเหตุผลอื่นที่ดีอันทำให้ต้องมีการกักเรือนั้นอีกครั้ง หากเรือถูกกักโดยฝ่าฝืนข้อห้ามในการกักเรือซ้ำหรือมีการกักเรือลำอื่นซึ่งเกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องอันเดียวกันเรือดังกล่าวจะต้องได้รับการปล่อยโดยพลอดภัยแต่จะเห็น

³⁸ Ibid., p. 339.

³⁹ Ibid., p. 337.

ได้ว่าบทบัญญัติดังกล่าวนี้ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ใน Lisbon Draft และในร่างของ JIGE หรือในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แต่อย่างใด เนื่องจากที่ประชุมเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องบัญญัติไว้ เพราะเป็นการฟุ่มเฟือยเนื่องจากเป็นที่ชัดเจนแล้วว่า หากเรือถูกกักขังหรือกักโดยฝ่าฝืนข้อ 5 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 การกักดังกล่าวต้องถูกยกเลิกและต้องได้รับการปล่อยไป ซึ่งในประเด็นการขอกักเรือซึ่งผู้เขียนจะได้กล่าวถึงโดยละเอียดในหัวข้อต่อไป

นอกจากนี้จะเห็นว่าเมื่อใดก็ตามที่มีการกักเรือโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายศาลอาจจะสั่งให้มีการปล่อยเรือโดยไม่มี การวางเงินประกันหรือหลักประกันอื่นได้

2.9 การกักเรือซ้ำและการกักเรือหลายลำ

Right of rearrest

Arrest convention 1999 Art. 5

1. Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship already been provided to secure a maritime claim, that ship shall not thereafter be rearrested or arrested in respect of the same maritime claim unless:

- (a) the nature or amount of the security in respect of that ship already provided in respect of the same is inadequate , on condition that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship; or
- (b) the person who has already provided the security is not , or is unlikely to be , able to fulfil some or all of that person's obligations; or
- (c) the ship arrested or the security previously provided was released either:
 - (i) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable ground , or
 - (ii) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release.

Right of multiple arrest

Arrest convention 1999 Art. 5

2. Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless:

- (a) the nature or amount of the security already provided in respect of the same claim is inadequate; or
- (b) the provisions of paragraph 1 (b) or (c) of this article are applicable

Right of rearrest and multiple arrest

Arrest convention 1952 Art. 3

(3) A ship shall not be arrest , nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant: and, if a ship has been arrested in any of such jurisdictions , or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the maritime claim shall be set aside , and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State , unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is other good cause for maintaining that arrest.

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือซ้ำ (rearrest) และการกักเรือหลายลำ (multiple arrest) ซึ่งเป็นของลูกหนี้ที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 5 ได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ว่าเมื่อเรือลำใดได้ถูกกักและได้รับการปล่อยหรือได้มีการวางหลักประกันเกี่ยวกับเรือลำนั้นเพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร้องทางทะเลในรัฐใด ๆ เรือลำดังกล่าวจะไม่ถูกกักซ้ำหรือถูกกักเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลเดียวกันอีก ซึ่งจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ยืนยันหลักการของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ที่ว่าภายในเขตอำนาจของศาลใดศาลหนึ่งแห่งรัฐภาคีเจ้าหนี้คนเดียวกันไม่สามารถทำการขอให้กักเรือลำเดียวกันกับที่ได้กักแล้วเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเดิมได้อีก เว้นเสียแต่เจ้าหนี้สามารถแสดงให้เห็นว่ามีเหตุผลอื่นที่ดีและจะต้องมีการขอให้กักเรืออีกครั้ง นอกจากนี้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยังได้ระบุถึงกรณีที่จะสามารถขอ กักเรือซ้ำได้ไว้อย่างชัดเจน เช่น ถ้าสภาพหรือจำนวนหลักประกันที่วางไว้ไม่เหมาะสมเพียงพอ หรือเมื่อบุคคลผู้ซึ่งวางหลักประกันไม่สามารถหรือมีแนวโน้มที่จะไม่สามารถดำเนินการตามข้อผูกพันบางส่วนหรือทั้งหมด หรือได้มีการปล่อยเรือที่ถูกกักหรือคืนหลักประกันที่ได้วางไว้ก่อนนี้เพราะมีคำขอหรือด้วยความยินยอมของผู้ร้องโดยมีเหตุอันสมควรหรือผู้ร้องไม่สามารถดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันการปล่อยเรือ

ส่วนการกักเรือลำอื่นใดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลเดียวกันนั้นตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ไม่สามารถกักได้เช่นกัน แต่มีกรณียกเว้นให้สามารถทำได้ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับข้อยกเว้นดังกล่าวก็เป็นไปในแนวเดียวกันกับการกักเรือซ้ำ

2.9.1 สิทธิในการกักเรือซ้ำ (Right of rearrest)

ในการยกร่างเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การขอ กักเรือซ้ำนั้น ที่ประชุมของ JIGE ได้ใช้แนวทางตาม Lisbon Draft ซึ่งต่อมาที่ประชุมผู้แทนทางการทูตก็ได้รับรองร่างดังกล่าวโดยไม่มี การเปลี่ยนแปลงใดๆ โดยได้นำมาบัญญัติไว้ในข้อ 5 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนแรก กำหนดเกี่ยวกับการขอ กักเรือซ้ำหลังจากเรือ นั้นได้รับการปล่อยแล้ว หรือมีการให้หลักประกันไว้เพื่อให้พ้นจากการกักแล้ว

ส่วนที่สอง กำหนดเกี่ยวกับการกักเรือลำอื่นๆ ที่เรียกว่า การกักเรือหลายลำ (multiple arrest) สำหรับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือซ้ำตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะอยู่ในข้อ 5 วรรค 1 ซึ่งมีการกำหนดข้อยกเว้นของหลักทั่วไปที่ห้ามมีการกักเรือซ้ำไว้ 3 กรณีดังนี้

(1) สภาพหรือจำนวนหลักประกันที่ได้วางไว้เพื่อประกันสิทธิเรียกร้องเดียวกันนั้นไม่เพียงพอตามข้อ 5 วรรค 1 (a) (Inadequacy of the nature or amount of the security already obtained)

การที่จะขอ กักเรือซ้ำได้ตามข้อ 5 วรรค 1 (a) นั้นจะต้องเนื่องมาจากจำนวนหลักประกันซึ่งถูกหน้ได้วางไว้เพื่อประกันสิทธิเรียกร้องนั้นไม่เพียงพอ เนื่องจากมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนหนี้ตามสิทธิเรียกร้องนั้นและไม่จำเป็นว่าต้องเป็นกรณีที่จำนวนหนี้ นั้นได้เพิ่มขึ้นภายหลังจากการกักเรือ จะเห็นว่าตามข้อยกเว้นข้างต้นขอเพียงหลักประกันนั้นมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนหนี้ที่เกิดขึ้นเจ้าหนี้ก็สามารถขอ กักเรือซ้ำได้แม้ว่าจำนวนหนี้ นั้นจะไม่ได้เพิ่มขึ้นนับแต่มีการ กักเรือครั้งแรกหรือนับแต่เวลาที่ ได้มีการให้หลักประกันแทนการกักเรือ มีข้อสังเกตว่าบทบัญญัติดังกล่าวนี้จะอยู่ภายในเงื่อนไขที่ว่าหลักประกันนั้นจะมีจำนวนเกินมูลค่าของเรือไม่ได้

สำหรับกรณีที่สภาพของหลักประกันไม่เพียงพอก็เช่น เมื่ออายุของหลักประกันไม่ยาวพอที่จะบังคับตามคำพิพากษาหรือคำชี้ขาดได้ หรือเมื่อหลักประกันที่ให้ไว้โดยมีเงื่อนไขว่า การชำระหนี้จะต้องกระทำตามคำพิพากษาของศาลซึ่งไม่ใช่ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณามูลคดีนั้น⁴⁰ เป็นต้น

(2) บุคคลผู้ซึ่งวางหลักประกันไม่สามารถหรือมีแนวโน้มที่จะไม่สามารถดำเนินการตามข้อผูกพันแห่งหนี้ ตามข้อ 5 วรรค 1 (b) (Inability of the person who has given the security to fulfil his obligations)

ตามบทบัญญัติในข้อ 5 วรรค 1 (b) นั้นกรณีที่ จะถือว่าบุคคลที่ได้วางหลักประกันไม่สามารถจะปฏิบัติตามหนี้หรือชำระหนี้ได้ เช่น ขาดแคลนปัจจัยทางการเงินหรือมีการควบคุมจำนวนเงินตราต่างประเทศ (foreign currency restrictions)⁴¹ เป็นต้น

⁴⁰ Ibid., p. 326.

⁴¹ Ibid.

(3) ได้มีการปล่อยเรือที่ถูกกักหรือคืนหลักประกันที่ได้วางไว้ก่อนแล้ว ตามข้อ 5 วรรค 1 (c)

(Release of the arrested ship or of the security previously given)

สำหรับการขอกักเรือเข้าในกรณีมีการปล่อยเรือที่ถูกกัก หรือคืนหลักประกันที่ได้วางไว้ เนื่องจากได้มีการดำเนินการตามข้อ 5 วรรค 1 (c) นั้นมีเงื่อนไขอยู่ 2 กรณี คือ

กรณีแรก ตามข้อ 5 วรรค 1 (c) i จะเห็นว่าในกรณีการขอกักเรือเข้าดังกล่าวนี้จะกระทำได้ เมื่อการปล่อยเรือเกิดขึ้นเมื่อมีคำขอหรือด้วยความยินยอมของผู้ทรงสิทธิเรียกร้อง (claimant) โดยมีเหตุอันสมควร สำหรับมีเหตุอันสมควรหรือไม่นั้นภาระการพิสูจน์จะตกแก่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้อง ส่วนเหตุอันสมควร เช่น บุคคลภายนอกได้รับว่าจะให้หลักประกันและผู้ทรงสิทธิเรียกร้องได้ปล่อยเรือไปโดยเชื่อว่าได้มีการให้หลักประกันแล้วจริง⁴²

กรณีที่สอง ตามข้อ 5 วรรค 1 (c) ii เป็นกรณีที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องไม่สามารถดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันการปล่อยเรือได้ เช่น กรณีที่มีคำสั่งให้ปล่อยเรือเนื่องจากจะเป็นอันตรายแก่ท่าเรือและไม่มีท่าเรือแห่งอื่นที่จะจอดได้อีก⁴³ แต่อย่างไรก็ตามกรณีตามวรรคนี้จะไม่รวมถึงกรณีที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องไม่ได้ดำเนินคดีภายในเวลาที่กำหนด หรือเขาไม่ได้ให้หลักประกันแก่ความเสียหายตามที่ศาลสั่ง หรือเขาไม่ได้ชำระค่ารักษาเรือตามที่ศาลสั่ง

2.9.2 การกักเรือหลายลำ (Multiple arrest)

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 5 วรรค 2 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือลำอื่นๆ ของลูกหนี้ไว้ว่า เรือลำอื่นใดซึ่งอาจถูกกักเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลเดียวกันจะไม่ถูกกัก เว้นแต่ (a) สภาพหรือจำนวนของหลักประกันที่วางไว้เพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลเดียวกันนั้นไม่เพียงพอ หรือ (b) กรณีที่เป็นไปตามบัญญัติในวรรค 1 (b) และ (c) ของข้อ 5 นี้

ในเรื่องนี้มีข้อสังเกตว่า โดยหลักทั่วไปนั้นเรือลำแรกจะถูกซ้ำ (rearrested) ได้ก็ต่อเมื่อสภาพหรือจำนวนหลักประกันซึ่งได้ให้ไว้เพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร้องที่มีต่อเรือลำนั้นไม่เพียงพอ และต่ำกว่าจำนวนหนี้เท่านั้น แต่เงื่อนไขดังกล่าวนี้จะไม่นำมาใช้บังคับในกรณีของการขอกักเรือลำอื่นๆ เนื่องจากหากผู้ทรงสิทธิเรียกร้องไม่ได้รับหลักประกันเต็มตามจำนวนสิทธิเรียกร้อง เพราะมูลค่าของเรือที่ขอกักไว้ต่ำกว่าจำนวนสิทธิเรียกร้อง เขาควรจะสามารถขอกักเรือลำอื่นได้อีกเพื่อที่จะได้รับหลักประกันเพิ่มเติมเพื่อให้เหมาะสมกับจำนวนหนี้ นั้น และมีข้อสังเกตว่าหลักที่ว่าผลรวมของหลักประกันต้องไม่เกินมูลค่าตัวเรือนั้น ไม่ได้มีการกล่าวถึงซ้ำอีกในข้อ 5 วรรค 2 (a)⁴⁴

⁴² Ibid., p. 327.

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Ibid.

2.10 ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการกักเรือของเจ้าหนี้

Arrest convention 1999 Art. 6

1. The Court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already effected to be maintained, impose upon the claimant who seeks to arrest or who has procured the arrest of the ship the obligation to provide security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by that Court for any loss which may be incurred by the defendant as a result of the arrest, and for which the claimant may be found liable, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of:

- (a) the arrest having been wrongful or unjustified; or
- (b) excessive security having been demanded and provided.

2. The Courts of the State in which an arrest has been effected shall have jurisdiction to determine the liability, if any, of the claimant for loss or damage caused by the arrest of ship, including but not restricted to such loss or damage as may be caused in consequence of:

- (a) the arrest having been wrongful or unjustified, or
- (b) excessive security having been demanded and provided.

3. The liability, if any, of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article shall be determined by application of the law of the State where the arrest was effected.

4. If a Court in another State or an arbitral tribunal is to determine the merits of the case in accordance with the provision of article 7, then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article may be stayed pending that decision.

5. Where pursuant to paragraph 1 of this article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

Arrest convention 1952 Art. 6

All question whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

เนื่องจากการชกเรือของเจ้าหนึ้นบางครั้งเจ้าหนึ้อาจใช้สิทธิโดยไม่สุจริตซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ลูกหนึ้ ด้วยเหตุนี้อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้วางมาตรการเพื่อคุ้มครองลูกหนึ้ไว้ในข้อ 6 โดยให้ศาลที่มีค่าขอให้กักเรือมีอำนาจในการกำหนดให้เจ้าหนึ้ที่ชกเรือวางประกันความเสียหายซึ่งอาจเกิดขึ้นแก่ลูกหนึ้จากการกักเรือ ในเรื่องนี้มีข้อสังเกตว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มุ่งคุ้มครองเฉพาะเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) นอกจากนี้ยังกำหนดให้ศาลที่ทำการกักเรือใช้กฎหมายภายในของตนมาปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดชอบและจำนวนค่าเสียหายเนื่องจากกรณีดังกล่าวนี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการกักเรือส่วนๆไม่ได้เกี่ยวข้องกับมูลคดีที่ชกเรือ ซึ่งหลักเกณฑ์ข้างต้นก็เป็นไปในแนวเดียวกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1952 ที่ได้กำหนดไว้ว่าในเรื่องความรับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากการกักเรือนั้น ไม่ว่าในกรณีที่เจ้าหนึ้จะต้องรับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากการกักเรือหรือเพื่อค่าใช้จ่ายในการหาเงินประกันหรือหลักประกันอื่นเพื่อการปล่อยเรือ จะถูกกำหนดโดยกฎหมายของประเทศภาคีอนุสัญญาที่เรือนั้นได้ถูกกักไว้

ในการประชุม Lisbon Conference ในเรื่องความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกักเรือของเจ้าหนึ้น ได้มีการหยิบยกประเด็นขึ้นมาพิจารณาว่าเพื่อให้กฎหมายนี้มีความเป็นเอกรูปควรจะต้องกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ที่ชกเรือจะต้องวางหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบในกรณีที่มีการกักเรือโดยมิชอบ(wrongful)หรือไม่ ที่ประชุมดังกล่าวได้มีความเห็นร่วมกันว่า หลักการเดิมซึ่งยอมรับกันว่าไม่ควรนำกฎต่างๆมากำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ทั้งหมดนั้นยังคงได้รับการยอมรับอยู่ในปัจจุบัน ต่อมาในการร่างอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จึงไม่ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ชกเรือจะต้องวางหลักประกันสำหรับความเสียหายที่เป็นผลจากการกักเรือแต่ปล่อยให้เป็นอำนาจของศาลแห่งรัฐที่มีการชกเรือที่จะกำหนดหลักประกันและมีเขตอำนาจในการพิจารณาความรับผิดชอบสำหรับการกักเรือโดยมิชอบ (wrongful) หรือ ไม่มีเหตุผลอันควร (unjustified) ด้วยเหตุนี้จึงมีการกำหนดไว้ใน ข้อ 6 วรรค 1 ไว้เพียงว่า

1. ศาลอาจกำหนดเงื่อนไขของการกักเรือหรือของการคงสภาพการกักเรือที่ดำเนินการอยู่แล้ว โดยให้ผู้ร้องที่ประสงค์จะกักเรือหรือที่ได้มาซึ่งการกักเรือ วางหลักประกันตามชนิด จำนวน และตามเงื่อนไขที่ศาลนั้นจะเห็นสมควร สำหรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่จำเลยอันเป็นผลจากการกักเรือซึ่งผู้ร้องอาจต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงความเสียหายแก่จำเลยในผลของ

(a) การกักโดยมิชอบ หรือ โดยไม่มีเหตุอันควร หรือ

(b) การเรียกหลักประกันที่เกินสมควรและได้วางหลักประกันตามจำนวนที่เรียก

มีข้อนำสังเกตว่า สำหรับคำว่า “ ศาล” ตามข้อ 6 วรรค 1 นี้จะต้องเป็นศาลซึ่งมีการกักเรือ ส่วนผู้ที่จะต้องได้รับการวางหลักประกันตามวรรคนี้ที่อนุสัญญาได้ใช้คำว่า “จำเลย” รวมทั้งได้กำหนดไว้ว่าหลักประกันที่จะถูกกำหนดให้วางตามวรรคนี้ที่นั้นถูกกำหนดก็ขึ้นก็เพื่อความปลอดภัยใดๆ ที่อาจเกิดแก่ “จำเลย” ซึ่งจะเห็นว่าในขณะที่มีการกักเรือในกรณีต่างๆนั้นที่ยังไม่มีจำเลยก็

เพราะยังไม่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาเกี่ยวกับมูลคดีโดยผู้ทรงสิทธิเรียกร้อง ในเรื่องนี้อาจเข้าใจได้ว่าการที่อนุสัญญาฉบับนี้ใช้คำว่า "จำเลย" เท่ากับเป็นการสันนิษฐานไว้ว่ามีการพิจารณาคดีอยู่ในขณะนั้นหรือจะมีการนำคดีขึ้นสู่ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีตามมูลคดีโดยผู้ขอถกเถียง⁴⁵

นอกจากนี้ยังมีข้อสงสัยว่า พฤติการณ์ข้างต้นนี้อาจจะไม่เกิดขึ้นก็ได้ เนื่องจากในการดำเนินกระบวนการพิจารณาตามมูลคดีตามข้อ 7 ซึ่งเกี่ยวข้องกับเขตอำนาจศาลเหนือมูลคดีนั้น อนุสัญญาฉบับนี้ได้ให้อำนาจแก่ศาลของรัฐซึ่งได้มีการถกเถียงและศาลของรัฐที่ได้มีการวางหลักประกันไว้เพื่อให้มีการปล่อยเรือมีอำนาจพิจารณามูลคดีที่เป็นเหตุให้ถกเถียง ซึ่งจะเห็นได้ว่าศาลแห่งรัฐที่ได้มีการวางหลักประกันดังกล่าวอาจไม่ใช่รัฐที่มีการถกเถียงก็ได้ และศาลเหล่านั้นอาจปฏิเสธการใช้อำนาจในการพิจารณาคดีหรือคู่กรณีอาจตกลงกันที่จะเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับคดีให้ศาลของรัฐอื่นหรืออนุญาโตตุลาการก็ได้

จะเห็นว่าตามหลักเกณฑ์ในข้อ 6 วรรค 1 และวรรค 2 นั้นข้อความใน (a) และ (b) จะเหมือนกัน โดยตามข้อ 6 วรรค 1 ได้บัญญัติเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของการวางหลักประกันโดยมุ่งที่จะครอบคลุมถึงความเสียหายที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะต้องรับผิดชอบและได้บัญญัติให้เห็นถึงเหตุแห่งความเสียหายดังกล่าวไว้ 2 ประเภท ในส่วนของข้อ 6 วรรค 2 ได้บัญญัติว่า ศาลของรัฐที่มีการถกเถียงเป็นผู้มีอำนาจวินิจฉัยขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ทรงสิทธิเรียกร้องถ้าความเสียหายเพราะเหตุแห่งการถกเถียงเกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้จึงมีการใช้ถ้อยคำเช่นเดียวกับข้อความที่ใช้ในข้อ 6 วรรค 1

ในข้อ 6 วรรค 1 ไม่ได้บัญญัติให้ศาลของรัฐที่มีการถกเถียงต้องกำหนดให้มีการวางหลักประกันอันเป็นเงื่อนไขในการขอถกเถียงแต่ได้ปล่อยให้ศาลพิจารณาว่าสมควรหรือไม่จะเรียกให้การวางหลักประกันสำหรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่จำเลยอันเป็นผลจากการถกเถียงซึ่งผู้ทรงสิทธิเรียกร้องต้องรับผิดชอบ แต่อย่างไรก็ดี ตามวรรค 5 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องสามารถร้องขอต่อศาลในเวลาใดๆ เพื่อให้ศาลลด ขยาย หรือยกเลิกหลักประกันได้ และจะเห็นว่าตามข้อ 6 วรรค 1 ไม่ได้กำหนดกฎเกณฑ์ตายตัวในเรื่องของชนิด(kind) จำนวน(amount) และราคาของหลักประกัน แต่ถ้าศาลพิจารณาแล้วเห็นสมควรให้มีการวางหลักประกันนั้น หลักประกันดังกล่าวจะต้องมีมูลค่าพอที่จะครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้จะไม่ใช่เรื่องของดุลยพินิจของศาลอีกต่อไป ฉะนั้นหากศาลให้มีการวางหลักประกันแล้วหลักประกันก็จะต้องครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่จำเลย ส่วนข้อ 6 วรรค 2 ได้ให้อำนาจการพิจารณาคดีแก่ศาลของรัฐที่ถกเถียงมีอำนาจในการวินิจฉัยว่าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายเพราะเหตุแห่งการถกเถียงหรือไม่ และรวมไปถึงจำนวนของความรับผิดชอบของผู้มีสิทธิเรียกร้องบนหลัก lex fori คือตามกฎหมายของรัฐที่มีการถกเถียงนั้นซึ่งในประเด็นนี้ได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 6 วรรค 3⁴⁶

⁴⁵ Ibid., p. 341.

⁴⁶ Ibid., p. 342.

แต่มีข้อที่น่าสังเกตว่าแม้บทบัญญัติตามข้อ 6 วรรค 1 และวรรค 2 จะกำหนดไปในแนวทางเดียวกันมีความสอดคล้องกันก็ตาม แต่ก็ยังมีความแตกต่างกันบางส่วนในเรื่องของการใช้ถ้อยคำที่เกี่ยวข้องกับความสูญหายหรือเสียหาย กล่าวคือ ขณะที่ข้อ 6 วรรค 1 ใช้คำว่า "ความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยจำเลย (any loss which may be incurred by the defendant)" แต่ในข้อ 6 วรรค 2 กลับใช้คำว่า "ความสูญเสียบ้างหรือเสียหายที่เกิดจากการกักเรือ (loss or damage caused by the arrest of ship)" และในส่วนของถ้อยคำตามข้อ 6 วรรค 1 ตามกรณีแรกดังกล่าวนี้ใช้เฉพาะคำว่า "ความสูญหาย (loss)" แต่ในส่วนของถ้อยคำตามข้อ 6 วรรค 2 ตามกรณีที่สองนั้นกลับใช้ทั้งคำว่า "ความสูญหายและความเสียหาย (loss or damage)" นอกจากนี้แล้วในกรณีแรกบัญญัติว่า "ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่จำเลย (defendant)" แต่ในกรณีที่สองไม่ได้บัญญัติว่าใครจะเป็นผู้เสียหายจากความสูญเสียบ้างหรือเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีดังกล่าว สำหรับข้อแตกต่างในการใช้ถ้อยคำดังกล่าวนี้ได้เกิดขึ้นตั้งแต่ใน Lisbon Draft และไม่ได้มีการชี้แจงอธิบายถึงที่มาของประเด็นความแตกต่างในส่วนนี้ซึ่งอาจเป็นเพราะว่าความแตกต่างดังกล่าวไม่ใช่สาระสำคัญ เพราะความจริงแล้ววัตถุประสงค์ของการบัญญัติข้อ 6 วรรค 1 ก็เพื่อที่จะให้มีการกำหนดให้มีการวางหลักประกัน และในข้อ 6 วรรค 2 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการประเมินความรับผิดชอบในความเสียหายในกรณีที่ได้มีการวางหลักประกัน และนอกจากนี้การที่ข้อ 6 วรรค 2 ไม่ได้บัญญัติว่าบุคคลใดที่จะเป็นผู้ที่สามารถกล่าวอ้างถึงความเสียหายเอาไว้จึงอาจอนุมานได้ว่าบุคคลดังกล่าวอาจเป็นคนละคนกับจำเลยตามข้อ 6 วรรค 1 ซึ่งได้รับการวางหลักประกันก็ได้⁴⁷

การที่ใน Lisbon Draft ได้กล่าวถึงเกี่ยวกับความสูญเสียบ้าง (หรือความเสียหาย) ซึ่งเกิดจากการกักเรือซึ่งไม่มีเหตุอันสมควร (unjustified) ซึ่งเป็นส่วนที่เพิ่มเติมจากกรณีการกักเรือโดยมิชอบนั้นเป็นหัวข้อที่มีการโต้แย้งคัดค้านในที่ประชุมของ JIGE จึงเป็นเหตุให้คำว่า "หรือไม่มีเหตุอันสมควร (or unjustified)" ได้ถูกใส่ไว้ในวงเล็บของร่างที่เสนอต่อที่ประชุมผู้แทนทางการทูตเพื่อพิจารณาต่อไป และในการประชุมทางการทูตได้มีข้อเสนอให้มีการตัดคำดังกล่าวออกโดยให้เหตุผลว่าเป็นการยากที่จะมีเหตุการณ์ที่มีการกักเรือโดยไม่มีเหตุอันสมควร โดยที่ไม่ได้เป็นการกักเรือโดยมิชอบ แต่ทาง CMI ได้ยกตัวอย่างเช่น การกำหนดให้มีการวางหลักประกันนั้นโดยที่ไม่มีความจำเป็นเมื่อพิจารณาถึงสถานะทางการเงินของเจ้าของเรือ และในที่สุดคำว่า "หรือไม่มีเหตุอันสมควร" ได้รับการคงไว้⁴⁸

สำหรับในส่วนของความเสียหาย (loss) ซึ่งอาจจะได้รับเนื่องจากการเรียกหลักประกันที่เกินสมควรและได้มีการวางหลักประกันตามจำนวนที่เรียกตามข้อ 6 วรรค 2 (b) ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นจากกรณีที่มีการเพิ่มมูลค่าของหลักประกัน อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตว่า ความเสียหายที่เกิดแก่จำเลย

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Ibid.

ในข้อ 6 วรรค 1 นั้นอาจเกิดขึ้นจากการเรียกหลักประกันมากเกินไปจนสมควรแต่ไม่ได้รับการวางหลักประกัน และได้มีการกักเรือในเวลาต่อมาก็ได้ รวมทั้งความเสียหายนั้นอาจเป็นผลมาจากการกักเรือก็ได้ เพราะถึงแม้ว่าจะมีการกักเรือโดยมีเหตุอันสมควรแต่หลักประกันที่เรียกนั้นสูงเกินไปก็อาจถือได้ว่าเป็นการกักเรือโดยมิชอบได้ นอกจากนี้ความเสียหาย (loss) อาจเกิดขึ้นจากการเรียกหลักประกันมากเกินไปแต่ได้รับหลักประกันที่เหมาะสมก็ได้⁴⁹

2.11 เขตอำนาจศาล

2.11.1 เขตอำนาจศาลในการกักเรือ

ในเรื่องเขตอำนาจศาลในการกักเรื่อนั้นจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 2 วรรค 3 ได้ให้อำนาจศาลกักเรือได้โดยไม่คำนึงว่ามีข้อตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล หรือข้อตกลงอนุญาโตตุลาการหรือสัญญาใดๆอันจะต้องวินิจฉัยตามกฎหมายของรัฐอื่นหรือไม่ ส่วนอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ข้อ 2 ได้วางหลักว่า เรือลำหนึ่งลำใดที่ชักธงของรัฐภาครัฐหนึ่งอาจถูกกักในเขตอำนาจศาลของรัฐภาครัฐหนึ่งได้อันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องทางทะเลแต่ไม่ใช่สำหรับสิทธิเรียกร้องอื่น แต่ไม่จำกัดหรือขยายไปถึงสิทธิหรืออำนาจใดที่ได้ให้ไว้แก่รัฐบาล หรือหน่วยงานของรัฐบาล เจ้าพนักงานรัฐ หรือเจ้าพนักงานท่าเรือ หรือเจ้าท่าตามกฎหมายหรือกฎข้อบังคับภายในเพื่อการกัก ยึดหน่วง หรือกรณีอื่นใดเพื่อป้องกันมิให้เรือทำการเดินเรือภายในเขตอำนาจของเจ้าพนักงานเหล่านั้น และข้อ 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้บัญญัติว่า เรืออาจถูกกักได้โดยอำนาจของศาลหรือเจ้าพนักงานตุลาการอื่นที่มีอำนาจเท่านั้น ส่วนในข้อ 5 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้กำหนดว่า ศาลแห่งเดียวกันหรือเจ้าพนักงานตุลาการที่มีอำนาจจะมีอำนาจในการสั่งปล่อยเรื่อนั้น

สำหรับบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการกักเรือตามข้อ 2 วรรค 3 ของอนุสัญญาการกักเรือ 1999 ที่ว่า

“เรืออาจถูกกักเพื่อเป็นหลักประกัน โดยไม่คำนึงว่าด้วยผลของข้อตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ หรือสัญญาใดที่เกี่ยวข้องหรือด้วยประการอื่น สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เป็นเหตุให้กักเรื่อนั้นจะต้องวินิจฉัยในรัฐอื่นซึ่งมิใช่รัฐที่กักเรือ (in a State other than the State where the arrest is affected) หรือวินิจฉัยโดยอนุญาโตตุลาการ หรือจะต้องวินิจฉัยภายใต้กฎหมายของรัฐอื่น (another State)” นั้น

คำว่า “ด้วยประการอื่น (or otherwise)” ซึ่งอยู่หลังคำว่า “ด้วยผลของข้อตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ข้อตกลงอนุญาโตตุลาการหรือสัญญาใดที่เกี่ยวข้อง (by virtue of a jurisdiction

⁴⁹ Ibid., pp. 342-343.

clause or arbitration clause in any relevant contract)” ถูกเพิ่มขึ้นตามข้อเสนอของผู้แทนจากสหราชอาณาจักรในการประชุมครั้งที่ 8 ของ JIGE ด้วยเหตุที่ว่าอาจมีเหตุอื่นอีกนอกเหนือจากข้อตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล (jurisdiction clause) หรือข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ (arbitration clause) ซึ่งจะมีผลทำให้มูลคดีได้รับการพิจารณาโดยศาลหรืออนุญาโตตุลาการในรัฐอื่นนอกเหนือจากรัฐซึ่งมีการกักเรือ⁵⁰

เกี่ยวกับบทบัญญัติดังกล่าวนี้ได้มีการใช้คำว่า “รัฐ” ในข้อ 2 วรรค 3 ถึงสามครั้ง คำว่า “รัฐ” ดังกล่าวนั้นจะหมายถึงรัฐภาคี และหากพิจารณาจากหลักเกณฑ์ของข้อ 2 วรรค 3 นั้นแล้วจะเห็นได้ว่า วัตถุประสงค์ของการมีบทบัญญัติ ข้อ 2 วรรค 3 คือ เพื่อสร้างความชัดเจนว่าการที่ศาลไม่มีเขตอำนาจในมูลคดีไม่ได้เป็นการตัดสิทธิศาลแห่งรัฐนั้นในอันที่จะมีคำสั่งกักเรือแต่ก็ได้หมายความว่า ศาลต้องมีคำสั่งกักเรือทุกกรณีไป⁵¹

สำหรับในเรื่องของเขตอำนาจศาลในการสั่งกักเรื่อนั้นอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ข้อ 4 ได้บัญญัติว่า เรืออาจถูกกักได้โดยอำนาจของศาลหรือเจ้าพนักงานตุลาการอื่นที่มีอำนาจเท่านั้น จะเห็นได้ว่าตามบทบัญญัตินี้ถ้อยคำที่ว่า “or of the appropriate judicial authority “ ซึ่งอยู่หลังคำว่า “under the authority of a Court” นั้น ไม่มีความชัดเจน ดังนั้นถ้อยคำดังกล่าวที่ว่า “appropriate judicial authority” จึงได้ถูกตัดออกไปจากใน Lisbon Draft และไม่ปรากฏในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แต่ประการใด เนื่องจากการที่อนุสัญญาการกักเรือ 1999 ข้อ 2 วรรค 1 ได้กำหนดว่า เรืออาจถูกกักก็เฉพาะโดยศาลที่มีอำนาจ (under the authority of a Court) ของรัฐภาคีที่ซึ่งกักเรือ จะเห็นได้ว่าคำว่า “ศาล (Court)” นั้นมีความหมายกว้างเพียงพอแล้วหากพิจารณาจากคำนิยามในข้อ 1 วรรค 5 ซึ่งหมายถึง ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีของรัฐหนึ่งรัฐใด (judicial authority of a State)

มีข้อน่าสังเกตว่าข้อ 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ 1952 บัญญัติว่า เรืออาจถูกกักได้โดยอำนาจของศาลหรือเจ้าพนักงานตุลาการอื่นที่มีอำนาจ (a ship may be arrested only under the authority of a court (or of the appropriate judicial authority)) ส่วนอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 2 วรรค 1 บัญญัติว่า “เรืออาจถูกกัก หรือปล่อยจากการกัก ก็เฉพาะโดยศาลที่มีอำนาจของรัฐภาคีที่ซึ่งกักเรือ (a ship may be arrested or released from arrest only under the authority of a court)” จะเห็นได้ว่า ศาลที่มีเขตอำนาจเกี่ยวกับการกักเรือตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 และอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็คือ ศาลซึ่งมีการกักเรือ

⁵⁰ Ibid., p. 330.

⁵¹ Ibid.

2.11.2 เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดี

เขตอำนาจศาลในการพิจารณามูลคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลนั้น อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 7 ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าศาลของรัฐซึ่งทำการกักเรือ หรือศาลซึ่งมีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือเป็นศาลเดียวที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษามูลคดีที่เป็นเหตุให้มีสิทธิเรียกร้องในการกักเรือเว้นแต่คู่กรณีจะมีข้อตกลงเกี่ยวกับศาลที่มีอำนาจพิจารณา หรือข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการ แต่ศาลดังกล่าวอาจปฏิเสธการใช้อำนาจพิจารณาหากการปฏิเสธนั้นสามารถทำได้ ตามกฎหมายภายในและมีศาลของประเทศอื่นรับที่จะพิจารณาพิพากษาประเด็นเกี่ยวกับมูลคดีของสิทธิเรียกร้องนั้น และอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยังได้บัญญัติถึงกรณีที่ศาลที่ทำการกักเรือไม่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีหรือปฏิเสธที่จะใช้อำนาจดังกล่าวโดยให้อำนาจศาลนั้นกำหนดระยะเวลาให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องนำคดีขึ้นสู่ศาลอื่นที่มีอำนาจหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ ถ้าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าว ศาลนั้นอาจมีคำสั่งปล่อยเรือหรือให้คืนหลักประกันที่วางไว้ก็ได้

เกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจศาลนี้ในการประชุมที่กรุงปารีส เมื่อปี ค.ศ. 1937 ได้มีการยอมรับหลักที่ว่า ศาลแห่งรัฐที่มีการกักเรือเป็นศาลที่มีอำนาจในการพิจารณามูลคดี แต่ต่อมาภายหลังได้รับการคัดค้านโดยประเทศฝรั่งเศสและผลของการคัดค้านดังกล่าวทำให้เกิดรูปแบบที่มีลักษณะประนีประนอมกันมากขึ้นดังที่ได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 7 (1) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ต่อมาในการประชุมของ CMI ที่กรุง Lisbon ได้มีการบัญญัติเป็นหลักทั่วไปไว้ว่า ศาลแห่งรัฐที่มีการกักเรือหรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี และในร่างของ JIGE ได้มีการบัญญัติเรื่องเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีไว้ 3 กรณี คือ 1. เมื่อมีการกักเรือ 2. เมื่อมีการวางหลักประกันเพื่อป้องกันการกักเรือ และ 3. เมื่อวางหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือ ซึ่งทั้ง 3 กรณีดังกล่าวศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี คือศาลที่มีการกักเรือหรือศาลที่มีการวางหลักประกัน ในที่ประชุมผู้แทนทางการทูตได้มีการคัดค้านในกรณีที่ให้ศาลที่มีการวางหลักประกันเพื่อป้องกันการกักเรือเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาเนื่องจากว่า การยอมให้ศาลที่มีการวางหลักประกันเพื่อป้องกันการกักเรือมีเขตอำนาจพิจารณาเท่ากับเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถเลือกศาลที่มีอำนาจพิจารณามูลคดีได้ (choice of the forum) ด้วยเหตุนี้ข้อความดังกล่าวจึงถูกตัดทิ้ง⁵²

สำหรับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ที่ว่าศาลแห่งรัฐที่มีการกักเรือหรือมีการวางหลักประกันมีอำนาจในการพิจารณามูลคดี มีข้อยกเว้น 2 กรณี กล่าวคือ

กรณีที่ 1 คือ คู่กรณีจะตกลงกันหรือได้ตกลงกันที่จะเสนอข้อพิพาทไปยังศาลของรัฐอื่นหรืออนุญาโตตุลาการพิจารณา แต่อย่างไรก็ตามข้อตกลงดังกล่าวนั้นจะต้องสมบูรณ์และศาลที่คู่กรณีตกลงเลือกนั้นยอมรับที่จะพิจารณาคดี สำหรับเงื่อนไขที่ว่าข้อตกลงนั้นจะต้องสมบูรณ์นั้น

⁵² Ibid., pp. 343-344.

ใช้ทั้งกรณีที่มีการตกลงเลือกศาลอื่นเพื่อให้พิจารณาคดีและการเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการ และในระหว่างที่มีการประชุมผู้แทนทางการทูตนั้น ได้มีตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับเรื่องความสมบูรณ์ (validly) ของข้อตกลงที่จะเสนอข้อพิพาทต่อศาลอื่นหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ ว่ายังไม่ชัดเจนว่าจะต้องมีเงื่อนไขใดก่อนหรือไม่ แต่อย่างไรก็ตามปัญหาดังกล่าวได้ยุติลงโดยการเพิ่มคำว่า “โดยสมบูรณ์” (validly) ก่อนคำว่า “ข้อตกลง” ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ว่า “เว้นแต่ถ้าคู่กรณีจะตกลงกันหรือได้ตกลงกันโดยสมบูรณ์ที่จะเสนอข้อพิพาทไปยังศาลของรัฐอื่นซึ่งยอมรับที่จะใช้อำนาจศาล หรือไปยังอนุญาโตตุลาการ (unless the parties validly agree or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which acceptance jurisdiction, or to arbitration)”⁵³

กรณีที่ 2 กรณีที่ศาลของรัฐที่มีการกักเรือหรือศาลของรัฐที่มีการวางหลักประกันปฏิเสธที่จะใช้อำนาจพิจารณาคดีและมีศาลอื่นยอมรับพิจารณาคดีนั้น ข้อยกเว้นนี้จะมีผลบังคับได้ก็ต่อเมื่ออยู่ภายใต้เงื่อนไข 2 ประการ คือ 1) การปฏิเสธทำได้ตามกฎหมายของรัฐดังกล่าว กล่าวคือ มีเหตุผลที่ว่าศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีนั้นไม่สะดวกสำหรับการพิจารณาคดี และการปฏิเสธนั้นสามารถกระทำได้ตามกฎหมายของรัฐนั้น 2) ศาลในรัฐอื่นนั้นยอมรับอำนาจในการพิจารณาคดี จะเห็นว่กรณีดังกล่าวนี้ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่อย่างใด

มีข้อสังเกตว่าตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นศาลแห่งรัฐที่มีการกักเรือมีเขตอำนาจในการพิจารณาตามกฎหมาย (statutory jurisdiction) เว้นแต่คู่กรณีตกลงกันเป็นอย่างอื่นหรือศาลนั้นปฏิเสธที่จะใช้อำนาจในพิจารณาคดี ศาลนั้นอาจมีคำสั่งกำหนดระยะเวลาให้คู่กรณีนำคดีขึ้นสู่ศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจก็ได้ แต่ศาลจำเป็นต้องกำหนดระยะเวลาให้คู่กรณีต้องนำคดีขึ้นสู่ศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีเขตอำนาจถ้าคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งร้องขอ

สำหรับในส่วนข้อ 7 วรรค 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติไว้เช่นเดียวกับในข้อ 7 วรรค 3 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ว่าถ้าไม่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนดเรือที่ถูกกักจะต้องถูกปล่อยหรือจะต้องคืนหลักประกันที่ได้วางไว้

2.11.3 การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

ตามข้อ 7 วรรค 5 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้ว่า ถ้าเจ้าหนี้ได้นำคดีขึ้นสู่ศาลอื่นภายในระยะเวลาที่ศาลที่ทำการกักเรือกำหนด ศาลที่กักเรือจะยอมรับคำพิพากษาถึงที่สุดของศาลนั้น และออกคำสั่งบังคับแก่เรือที่ได้กักไว้หรือแก่หลักประกันที่วางไว้เพื่อให้มีการปล่อยเรือ แต่ทั้งนี้จะต้องปรากฏว่าจำเลย

⁵³ Ibid., p. 344.

(ลูกหนี้) ได้รับการแจ้งตามสมควรเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาในศาลอื่นนั้นและมีโอกาสตามสมควรที่จะต่อสู้คดี และต้องปรากฏด้วยว่าการยอมรับตามคำพิพากษานั้นไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน (public order) อย่างไรก็ตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศดังกล่าวจะไม่กระทบต่อหลักเกณฑ์อย่างอื่นเกี่ยวกับการบังคับตามคำพิพากษาต่างประเทศหรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายของประเทศที่ทำการกักเรือ ส่วนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ข้อ 7 วรรค 1 กำหนดเพียงให้ศาลของประเทศที่มีการกักเรือมีอำนาจในการพิจารณาตัดสินเกี่ยวกับมูลคดีได้ถ้าหากกฎหมายภายในได้ให้อำนาจแก่ศาลไว้

ส่วนกรณีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ข้อ 7 วรรค 2 ได้กำหนดไว้ว่าประกันหรือหลักประกันที่มีการวางไว้เพื่อขอลปล่อยเรือนั้นจะเป็นการจัดให้เฉพาะเพื่อประกันการชำระหนี้ตามคำพิพากษาใดๆแม้ว่าคำพิพากษานั้นอาจถูกวินิจฉัย (pronounced) โดยศาลซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจเหนือมูลคดีในที่สุด แม้อาจจะถือได้ว่ามีการกล่าวถึงการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในคดีนั้นๆโดยศาลแห่งรัฐที่มีการกักเรือซึ่งศาลนั้นไม่มีเขตอำนาจศาลเหนือมูลคดีนั้นแต่ก็ไม่ชัดเจน และจะเห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าวนี้ไม่มีการกล่าวถึงกรณีการยอมรับและบังคับตามคำชี้ขาดใดๆของอนุญาโตตุลาการ (arbitration awards) และบทบัญญัตินี้ยังไม่ครอบคลุมถึงคดีซึ่งไม่มีการวางประกันและมีคำพิพากษาที่ต้องบังคับเข้ากับเรือลำนั้นเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ใน Lisbon Draft จึงได้มีการกำหนดไว้ว่าถ้าได้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาภายในระยะเวลาอันกำหนดไว้ คำพิพากษาอันถึงที่สุดที่ออกโดยศาลที่มีอำนาจ (competent court) หรือคำชี้ขาดอันถึงที่สุด (final award) จะต้องถูกยอมรับและมีผลบังคับต่อเรือที่ถูกกักหรือต่อหลักประกันที่ได้วางไว้

อย่างไรก็ตามในที่ประชุมผู้แทนทางการทูตได้มีการคัดค้านหลักเกณฑ์ตาม Lisbon Draft เนื่องมาจากว่า เป็นการเลี่ยง (bypassed) หลักเกณฑ์ภายในของรัฐเกี่ยวกับการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ และได้มีการเสนอให้ใช้คำว่า “อาจจะยอมรับ (may be recognized)” ในบทบัญญัติดังกล่าวแทนคำว่า “จะต้องยอมรับ (shall recognized)” แต่อย่างไรก็ตามได้มีความเห็นแย้งว่า วัตถุประสงค์ของบทบัญญัตินี้เป็นการยืนยันอย่างชัดเจนถึงการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาโดยรวดเร็วมิฉะนั้นการบังคับตามสิทธิเรียกร้องที่มีต่อเรือที่ถูกกักในที่ศาลที่มีการกักเรื่อนั้นไม่มีเขตอำนาจเหนือมูลคดีนั้นอาจจะต้องใช้ระยะเวลาอย่างมาก และในที่สุดหลักการตามบทบัญญัตินี้ก็ได้รับการยอมรับ⁵⁴

อาจกล่าวได้ว่าการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ (foreign judgment) หรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการแห่งรัฐซึ่งมีการกักเรือหรือได้มีการวางหลักประกัน

⁵⁴ Ibid., p. 345.

ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไข 2 ประการคือ เงื่อนไขเฉพาะ (special condition) และเงื่อนไขทั่วไป (general condition) กล่าวคือ

1. เงื่อนไขเฉพาะตามข้อ 7 วรรค 3 คือ จะต้องดำเนินการสอบสวนพิจารณาภายในระยะเวลาที่ได้ถูกกำหนดโดยศาลแห่งรัฐซึ่งได้มีการกักเรือหรือได้มีการวางหลักประกัน แต่มีข้อสังเกตว่ากรณีดังกล่าวนี้อาจจะไม่เกิดขึ้นก็ได้เนื่องจากศาลแห่งรัฐซึ่งมีการกักเรือจะถูกกำหนดให้ทำเช่นนี้ก็ต่อเมื่อมีการร้องขอเท่านั้น ดังนั้นการเกิดขึ้นตามเงื่อนไขนี้จึงอยู่ที่เจ้าของเรือที่ถูกกัก และหากไม่มีการร้องขอดังกล่าวการออกคำสั่งดังกล่าวก็จะเป็นเรื่องดุลยพินิจของศาล แต่ถ้าหากได้มีการสั่งกำหนดระยะเวลาแล้วจะต้องมีการพิจารณาหลักเกณฑ์ของข้อ 7 วรรค 5 ต่อไป

มีข้อสังเกตว่าการที่ในข้อ 7 วรรค 4 ของอนุสัญญานี้ได้มีการเพิ่มเติมในส่วนของคำว่า “ถ้าได้มีการดำเนินการสอบสวนพิจารณาภายในกำหนดเวลาตามวรรค 3 ของข้อนี้” ไว้หน้าของประโยคที่ว่า “หรือถ้าได้มีการดำเนินการสอบสวนพิจารณาต่อหน้าศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจในรัฐอื่นโดยปราศจากคำสั่งศาลดังกล่าว” นั้น อาจทำให้เข้าใจได้ว่าถ้าไม่มีการกำหนดระยะเวลาการดำเนินการสอบสวนพิจารณาสามารถกระทำเวลาใดก็ได้ยกเว้นกรณีขาดอายุความ⁵⁵

2. เงื่อนไขทั่วไป คือ การดำเนินการสอบสวนพิจารณาต่อ (before) ศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจในรัฐอื่นจะต้องไม่ขัด(satisfy)กับข้อกำหนดเงื่อนไขตามกฎหมายมหาชน(public law) บางเรื่องด้วย ในประเด็นดังกล่าวนี้ที่ประชุมเห็นว่า ควรมีข้อกำหนดด้วยการดำเนินการสอบสวนพิจารณาในศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจในรัฐอื่นนั้นจะต้องไม่ขัดกับหลักกระบวนการอันชอบธรรมตามกฎหมาย (due process of law) แต่อย่างไรก็ตามทาง CMI เห็นว่าคำว่า “กระบวนการอันชอบธรรมตามกฎหมาย (due process of law)” อาจมีความหมายไม่ชัดเจนในบางเขตอำนาจศาลและจึงได้นำเสนอให้ถ้อยคำตามข้อ 10 (1) ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (the CLC 1969) คือคำว่า “คำบอกกล่าวตามสมควรและมีโอกาสตามสมควรที่จะต่อสู้คดี(reasonable notice and a fair opportunity to present his case)” ซึ่งหมายความว่า “การยอมรับดังกล่าวไม่ขัดกับแนวนโยบายแห่งรัฐ (such recognition is not against public policy (ordre public))” ด้วย⁵⁶

และนอกจากนี้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่ว่า บทบัญญัตินี้อาจมีผลเป็นการจำกัด (restrict) การยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาหรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่อเรือที่ถูกกักหรือที่วางหลักประกันโดยปริยาย จึงได้มีการเพิ่มในส่วนของวรรค 6 ว่า “บทบัญญัติในวรรค 5 ของข้อนี้

⁵⁵ Ibid., p. 346.

⁵⁶ Ibid.

ไม่มีผลจำกัดการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศหรือคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการอย่างอื่น ภายใต้กฎหมายของรัฐที่กักเรือหรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือจากการกัก”

สำหรับคำว่า “รัฐ(the State)” ตามข้อ 7 วรรค 1,วรรค 2,วรรค 3 และวรรค 6 หรือคำว่า “รัฐอื่น (other State)” ตามข้อ 7 วรรค 1 และวรรค 5 นั้นหมายถึงรัฐภาคี(States Parties) โดยตามกรณีแรกนั้นจะเป็นรัฐซึ่งมีการกักเรือ ส่วนกรณีที่สองนั้นจะเป็นรัฐซึ่งคำพิพากษาของศาลแห่งรัฐนั้นถูกยอมรับในรัฐซึ่งมีการกักเรือ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

ผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

ต่อหลักเกณฑ์ของกฎหมายกักเรือไทย

3.1 ที่มาและเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้น ได้ออกมาบังคับใช้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขข้อขัดข้องในการดำเนินคดีในศาลไทยด้วยเหตุการณ์ที่ลูกหนี้มีภูมิลำเนาในต่างประเทศ การที่จะนำคดีมาฟ้องยังศาลไทยจะต้องเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งซึ่งมีข้อขัดข้องด้วยเหตุบางประการเช่น ความยากลำบากในการบังคับคดีกรณีลูกหนี้มีทรัพย์สินอยู่ต่างประเทศเป็นต้นและในอดีตเรื่อยมาจนถึงปัจจุบันนี้พบว่าการเดินเรือเพื่อขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารระหว่างประเทศหากผู้ขนส่งหรือเจ้าของเรือต่างชาติเข้ามาก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าหน้าที่ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยจะพบว่าผู้ขนส่งหรือเจ้าของเรือต่างชาติส่วนใหญ่แล้วจะไม่มีทรัพย์สินอื่นใดในประเทศไทยนอกเหนือไปจากตัวเรือที่ใช้ขนส่งและได้เข้ามาในประเทศไทยเท่านั้น หากว่าเรือลำดังกล่าวซึ่งเป็นทรัพย์สินเพียงชิ้นเดียวของลูกหนี้ได้เดินทางออกไปจากประเทศไทยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ผลที่เกิดขึ้นก็คือเจ้าหน้าที่ซึ่งมีภูมิลำเนาในประเทศไทยย่อมไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวเนื่องจากลูกหนี้ไม่มีทรัพย์สินใดๆหลงเหลือให้บังคับคดีได้ ด้วยเหตุนี้การกักเรือเอาไว้ไม่ให้หนีหายไปไหนจึงถูกเลือกมาใช้เป็นวิธีการทำให้เจ้าหน้าที่มีทรัพย์สินของลูกหนี้เอาไว้เพื่อเป็นประกันในการบังคับคดีในอนาคต และวิธีการนี้ยังทำให้ลูกหนี้ต้องพบกับความยากลำบากเป็นอย่างมากจากการที่เรือถูกกักเนื่องจากไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือทำให้ขาดรายได้ซ้ำยังต้องมียาจ่ายต่างๆ ที่ต้องคอยรับผิดชอบไม่ว่าจะเป็นค่าใช้ท่าเรือ ค่าเสบียงอาหาร ค่าน้ำจืด ค่าน้ำมัน ค่าใช้จ่ายต่างๆซึ่งต้องจ่ายให้แก่กับตันเรือและลูกเรือไปโดยไม่มีรายได้จากการใช้ประโยชน์จากเรือมาชดเชยในช่วงเวลาที่เรือถูกกักเอาไว้ ทางออกซึ่งลูกหนี้พอที่จะเลือกมาใช้เพื่อบรรเทาความเสียหายดังกล่าวข้างต้นก็คือ ต้องรีบหาเงินหรือหลักประกันมาวางต่อศาลให้ศาลมีคำสั่งปล่อยเรือไปก่อน จากนั้นจึงค่อยไปว่ากล่าวต่อคู่คดีกันในภายหลัง ซึ่งวิธีการนี้หากจะเปรียบเทียบแล้วก็คือคล้ายคลึงกับการนำหลักทรัพย์ไปประกันตัวผู้ต้องหาในคดีอาญา การกักเรือจึงถือได้ว่าเป็นมาตรการที่ดีและมีประสิทธิภาพอย่างมากในการที่จะบีบให้ลูกหนี้ตามมูลแห่งสิทธิเรียกร้องชำระหนี้หรือกล้าที่จะปรากฏตัวเพื่อต่อสู้อคดีความต่อไป

พระราชบัญญัติการกักเรือฉบับนี้มีลักษณะเป็นกฎหมายพิเศษ (jus special) โดยมีเนื้อหาทั้งหมดจำนวน 31 มาตรา สาระสำคัญส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่เรื่องของกระบวนการต่างๆในทางศาลเกี่ยวกับการที่จะหน่วงเหนี่ยวเรือเดินทะเลมิให้เดินทางออกไปนอกประเทศหรือนอกเขตอำนาจศาลเพื่อให้เรือลำนั้นเป็นหลักประกันการชำระหนี้

หากพิจารณาถึงวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญที่สุดของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แล้วจะพบว่าพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มุ่งที่จะให้ความคุ้มครองแก่เจ้าหน้าที่ในราชอาณาจักร

โดยมุ่งที่จะสร้างหลักประกันในการชำระหนี้ด้วยการเปิดโอกาสให้เจ้าหนี้สามารถยื่นคำร้องขอต่อศาลให้กักเรือไว้ได้ เนื่องจากเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณกว่าร้อยละ 90 เป็นเรือต่างชาติ ดังนั้นเมื่อผู้ดำเนินการเรือเหล่านั้นต้องรับผิดชอบต่อบุคคลซึ่งอยู่ในราชอาณาจักรไม่ว่าจะเป็นความรับผิดชอบตามสัญญา ความรับผิดชอบเพื่อละเมิดหรือความรับผิดชอบโดยผลของกฎหมาย เจ้าหนี้ก็ไม่สามารถดำเนินการให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือชำระหนี้หรือชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนได้เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือไม่มีทรัพย์สินอื่นอยู่ในราชอาณาจักรอีกซึ่งหากนำค้ำประกันขึ้นสู่ศาลก็ไม่เกิดประโยชน์แก่เจ้าหนี้ แต่พฤติการณ์ทำนองเดียวกันนี้ เจ้าหนี้ในต่างประเทศสามารถฟ้องร้องเรือไทยหรือผู้ดำเนินงานเรือต่อศาลในประเทศของตนได้ด้วยเหตุนี้พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง เพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้

และหากพิจารณารายละเอียดจากตัวบทของพระราชบัญญัติและเจตนารมณ์ของผู้รับผิดชอบในขณะที่มีการยกร่างพระราชบัญญัตินี้ ก็จะพอที่จะสรุปเจตนารมณ์ของการออกพระราชบัญญัติการกักเรือได้เป็น 4 ข้อคือ

1. เพื่อให้เจ้าหนี้ซึ่งดำเนินคดีแพ่งต่อเจ้าของเรือต่างประเทศมีหลักประกันการชำระหนี้ตามคำพิพากษา เนื่องจากจำเลยไม่มีทรัพย์สินอื่นอยู่ในราชอาณาจักรจึงจำเป็นต้องกักเรือไว้เป็นประกัน
2. เพื่อให้สามารถกักเรือได้ทันเวลา ก่อนที่เรือของลูกหนี้จะออกไปนอกราชอาณาจักร จึงให้เจ้าหนี้ขอ กักเรือของลูกหนี้ก่อนฟ้องร้องคดีได้ เนื่องจากตามกฎหมายปัจจุบัน โจทก์จะขอยึดหรืออายัดทรัพย์สินของจำเลยไว้ชั่วคราวก่อนพิพากษาได้ก็ต่อเมื่อฟ้องคดีแล้วหรืออย่างรวดเร็วที่สุดก็ต้องฟ้องคดีพร้อมกับขออายัด
3. เพื่อให้ศาลไทยมีอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่เจ้าของเรือเดินทะเลซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรถูกฟ้องเป็นจำเลย
4. เพื่อให้สามารถดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีต่อกันไปได้โดยไม่หยุดชะงักเนื่องจากไม่อาจส่งคำคู่ความให้แก่จำเลยซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่นอกราชอาณาจักร เนื่องจากในขณะที่มีการยกร่างพระราชบัญญัตินี้ยังไม่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งในเรื่องการส่งคำคู่ความและเอกสารให้แก่จำเลยซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร

สำหรับพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ฉบับนี้ได้ถูกยกร่างขึ้น โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ซึ่งที่มาของหลักการสำคัญๆ ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ส่วนใหญ่ได้เทียบเคียงมาจากอนุสัญญาเกี่ยวกับการกักเรือเดินทะเล ลงนาม ณ กรุงบรัสเซล วันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952 ซึ่งเป็นกฎหมายแม่แบบของกฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือในประเทศต่างๆ มากมาย เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส เป็นต้นและปัจจุบันมีประเทศภาคีอยู่ประมาณ 65 ประเทศ ร่างพระราชบัญญัติการกักเรือฉบับนี้นี้ได้ผ่านการรับรองจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และลงประกาศใน

ราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2534 และเริ่มมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 ซึ่งการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ในขณะนั้นทำให้มีผลดังนี้

1. ทำให้ในขณะนั้นประเทศไทยมีกฎหมายเฉพาะทางด้านกฎหมายพาณิชย์เพิ่มขึ้นอีก 1 ฉบับ นอกจากที่เคยมีมาบ้างแล้ว เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ. 2522 เป็นต้น

2. เป็นการกำหนดให้สิทธิแก่เจ้าหน้าที่ที่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรไทยมีสิทธิกักเรือของลูกหนี้หรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง ไม่ว่าลูกหนี้จะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ซึ่งแต่เดิมก่อนปี พ.ศ. 2534 ได้เคยเกิดปัญหาว่าเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นคนไทย หรือมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยจะยื่นคำร้องขอต่อศาลให้กักเรือของลูกหนี้และจะดำเนินคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องดังกล่าวในศาลไทยได้หรือไม่

3. เป็นการกำหนดกฎหมายเฉพาะเพื่อใช้บังคับแก่การกักเรือ โดยไม่จำเป็นต้องนำกฎหมายทั่วไป คือ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งซึ่งใช้บังคับแก่ทุกเรื่องในทางแพ่งมาใช้บังคับ

4. เป็นการทำให้กฎหมายพาณิชย์ของไทยมีความใกล้เคียงหรือเข้าสู่ระดับของนานาประเทศในอันที่มีกฎหมายเฉพาะที่ใช้แก่การกักเรือ และมีกฎหมายที่คล้ายคลึงกับที่ใช้ในประเทศต่างๆ เช่น เรื่องสิทธิเรียกร้องที่ขอให้กักเรือได้และเรือที่ถูกกักได้ เป็นต้น

ขณะนี้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลานานถึง 10 ปีแล้ว และได้มีความเห็นจากผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่ายว่า เจตนารมณ์และเนื้อหาของบางส่วนของพระราชบัญญัติการกักเรือฉบับนี้ยังไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบันและหลักสากลอยู่บางประการ และมีปัญหาทั้งทางด้านข้อกฎหมายและทางปฏิบัติ เช่น ข้อจำกัดในเรื่องสิทธิเรียกร้องขอให้กักเรือ การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องขอให้กักเรือต้องมีภูมิลำเนาในประเทศไทย เป็นต้น และในขณะนี้ได้มีความพยายามโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ที่จะทำการปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ฉบับนี้เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งในข้อกฎหมายและในทางปฏิบัติและให้มีความสอดคล้องกับสภาพการณ์ทางพาณิชย์ของไทยในปัจจุบัน

3.2 ผลกระทบของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ต่อพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

3.2.1 สิทธิเรียกร้องที่เป็นเหตุในการขอให้กักเรือ

เปรียบเทียบประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กับสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ดังนี้

อนุสัญญาฯ 1999 / พ.ร.บ.การกักเรือ 2534	ประเภทสิทธิเรียกร้อง
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(a) ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นจากปฏิบัติงานของเรือ (b) การสูญเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติการของเรือ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นบนบกหรือในน้ำ (ก) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใดๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(c) การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือข้อตกลงช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล รวมถึงค่าทดแทนพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่กระทำแก่เรือซึ่งเรือนั้นเอง หรือสินค้าบนเรือนั้นคุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดลอม หากเป็นกรณีที่ใช้งบคุ้มภัย (ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(d) ความเสียหายหรือการคุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากเรือต่อสิ่งแวดลอม แนวชายฝั่ง หรือส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง, มาตรการเพื่อป้องกัน ลดหรือ ขจัดความเสียหายนั้น, ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น, ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการอันสมควรซึ่งได้ดำเนินการหรือจะดำเนินการเพื่อให้สิ่งแวดลอมกลับคืนสภาพเดิม, ความสูญเสียชีวิตที่เกิดขึ้นหรือมีแนวโน้มจะเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกซึ่งเกี่ยวข้องกับ ความเสียหายนั้น, และความเสียหาย ราคา หรือความสูญเสียชีวิตในลักษณะที่สอดคล้องกันกับที่กำหนดไว้ในข้อ 1 (d) นี้ -----
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(e) ราคาหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการกู้ เคลื่อนย้าย นำกลับคืน ทำลายหรือทำให้เรือซึ่งจมอับปาง เกยตื้นหรือถูกสละ พันอันตราย ตลอดจนสิ่งอย่างอื่นที่อยู่บนเรือหรือเคยอยู่บนเรือ นั้น รวมถึงราคาหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการรักษาไว้ซึ่งเรือที่ถูกสละตลอดจนคนประจำเรือดังกล่าว -----

อนุสัญญาฯ 1999 / พ.ร.บ.การกักเรือ 2534	ประเภทสิทธิเรียกร้อง
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(f) ข้อตกลงเกี่ยวกับการใช้เรือหรือการเช่าเรือ ไม่ว่าจะปรากฏตามสัญญาเช่าเรือหรือสัญญาอื่น (ค) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ เช่า เช่าซื้อ หรือยืมเรือ การให้บริการ บรรทุก หรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(g) ข้อตกลงเกี่ยวกับการรับขนของหรือคนโดยสารบนเรือ ไม่ว่าจะปรากฏตามสัญญาเช่าเรือหรือสัญญาอื่น (ง) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่มีการออกไปตราส่ง
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(h) ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่หรือเกี่ยวข้องกับของ(รวมถึงสัมภาระ) ที่บรรทุกบนเรือ (ฉ) การสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่บรรทุกมาในเรือ
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(I) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (จ) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่งและเจ้าของของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนาด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้นหรือต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายหรือเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น ทั้งนี้ เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญาระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องนี้ไว้
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(j) การลากจูงเรือ (ช) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(k) การนำร่อง (ซ) การให้บริการนำร่อง
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(l) ของ วัสดุ เสมียง น้ำมันเชื้อเพลิง อุปกรณ์ (รวมถึง ตู้สินค้า) ซึ่งจัดให้แก่เรือหรือบริการที่ให้แก่เรือเพื่อการปฏิบัติงาน การบริหารงาน การรักษาเรือ หรือซ่อมบำรุงเรือ (ณ) การจัดหาของหรือวัสดุใดๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือหรือการซ่อมบำรุงเรือ

อนุสัญญาฯ 1999 / พ.ร.บ.การกักเรือ 2534	ประเภทสิทธิเรียกร้อง
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(ม) การต่อ คัดแปลง ซ่อมแซม ปรับเปลี่ยน หรือจัดหาอุปกรณ์ให้เรือ (น) ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระท่าเรือ อยู่เรือ <u>คลอง</u> ท่าเทียบเรือและร่องน้ำ <u>เดินเรืออย่างอื่น</u> (ญ) การต่อ ซ่อม หรือจัดเครื่องบริภัณฑ์ให้แก่เรือ หรือค่าธรรมเนียม การใช้เรือ (ฎ) การให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	----- (ฉ) ค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(อ) ค่าจ้างและเงินจำนวนอื่นใดที่ต้องชำระแก่นายเรือ เจ้าหน้าที่และ คนประจำเรืออื่นสำหรับการจ้างแรงงานบนเรือ <u>รวมทั้งค่าใช้จ่ายใน</u> <u>การส่งบุคคลเหล่านั้นคืนภูมิลำเนา และการจ่ายเงินประกันสังคม</u> <u>ในนามของบุคคลเหล่านั้น</u> (จ) ค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือ
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(ป) ค่าใช้จ่ายที่ใช้ไปในนามของเรือ หรือเจ้าของเรือ (ท) ค่าใช้จ่ายของเรือที่นายเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทนหรือผู้ส่งของได้ทรงจ่าย ไปแทนเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ.กักเรือ 2534	(ค) เบี้ยประกันภัย (รวมถึงเงินสมทบการประกันภัยซึ่งกันและกัน) อันเกี่ยวกับเรือ ซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ -----
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ. กักเรือ 2534	(ร) ค่าคอมมิสชัน ค่าธรรมเนียมนายหน้าหรือตัวแทนเกี่ยวกับเรือ ซึ่ง จ่ายโดยหรือในนามเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ -----
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ. กักเรือ 2534	(ส) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือ (ฒ) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ. กักเรือ 2534	(ด) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมในเรือเกี่ยวกับการจ้างแรงงานหรือรายได้ จากเรือ (ณ) <u>ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้เรือ</u> หรือรายได้จากเรือ

อนุสัญญาฯ 1999 / พ.ร.บ.การกักเรือ 2534	ประเภทสิทธิเรียกร้อง
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ. กักเรือ 2534	(u) การจ้างนอเรือ หรือภาระเหนือเรือในทำนองเดียวกัน (ค) การจ้างนอเรือ
อนุสัญญาฯ 1999 พ.ร.บ. กักเรือ 2534	(v) ข้อพิพาทอันเนื่องจากสัญญาซื้อขายเรือ -----

การขอกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้น เจ้าหน้าที่จะสามารถขอกักเรือได้เมื่อสิทธิเรียกร้องอันเป็นมูลเหตุให้ต้องฟ้องคดีนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการกักเรือฉบับนี้ซึ่งมีเพียง 17 รายการเท่านั้น หากเป็นสิทธิเรียกร้องอื่นนอกเหนือจาก 17 รายการนี้ย่อมไม่สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ฉบับนี้แต่เจ้าหน้าที่สามารถไปขอกักเรือตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเนื่องจากไม่ว่าจะเป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับอะไรก็ตามเจ้าหน้าที่สามารถยื่นคำขอให้คุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาได้

มีข้อสังเกตว่า การกำหนดประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นส่วนใหญ่แล้วได้แนวทางจากสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ด้วยเหตุนี้สิทธิเรียกร้องทางทะเลซึ่งขอกักเรือได้ตามที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นส่วนใหญ่แล้วไม่ต่างจากสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 จะแตกต่างกันก็เพียงเล็กน้อยโดยพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ไว้เกินกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้แก่ สิทธิเรียกร้องตามสัญญาเช่าซื้อ ยืมเรือ การให้บริการ บรรทุกสิทธิเรียกร้องในเรื่องการให้บริการของท่าเรือหรือท่าภาระ หรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ สิทธิเรียกร้องในค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ

การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ปรับปรุงถ้อยคำของบทนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ให้มีความชัดเจนและเหมาะสมกับสภาพการณ์ของธุรกิจพาณิชย์นาวีในปัจจุบันมากขึ้นและได้เพิ่มเติมสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ขึ้นใหม่อีก 6 ประเภทคือ 1.) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมที่เกิดขึ้นจากเรือต่อสิ่งแวดลอมแนวชายฝั่ง หรือส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง หรือมาตรการที่กระทำให้ขึ้นเพื่อการป้องกัน ลด ปลดเปลื้องความเสียหาย และค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการอันสมควรซึ่งได้ดำเนินการหรือจะดำเนินการทำให้สภาวะแวดลอมกลับสู่สภาพเดิม ความสูญเสียที่เกิดขึ้นหรือมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกซึ่งเกี่ยวข้องกับความเสียหายนั้น และความเสียหาย ราคาหรือความสูญเสียในลักษณะที่สอดคล้องกับที่กำหนดไว้ข้างต้น 2.) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกู้ เคลื่อนย้าย นำกลับคืน ทำลายหรือทำให้เรือซึ่งจมอับปาง เกยตื้น หรือถูกสละทิ้งหมดอันตราย รวมถึงการ

กระทำอย่างเดียวกันต่อสิ่งของใดๆที่อยู่หรือเคยอยู่บนเรือ รวมถึงราคาหรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาเรือที่ถูกสละทิ้งและดูแลคนประจำเรือ 3.) ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระท่าเรือ ท่าเทียบเรือ คลองหรือร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่น 4.) ค่าเบี้ยประกันภัย(รวมถึงเงินสมทบการประกันภัยซึ่งกันและกัน (mutual insurance calls)) อันเกี่ยวกับเรือซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ 5.) ค่าคอมมิสชั่น ค่าธรรมเนียมนายหน้าหรือตัวแทนเกี่ยวกับเรือซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ 6.) ข้อพิพาทอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือ ดังที่ผู้เขียนได้กล่าวมาในบทที่ 2 แล้วนั้น ความเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก็ย่อมจะมีผลกระทบต่อหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เช่นกันหากประเทศไทยจะปรับปรุงกฎหมายการกักเรือให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

สำหรับในส่วนของความหมายของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นได้มีผู้ศึกษาและอธิบายถึงความหมายของสิทธิเรียกร้องดังกล่าวไว้แล้วด้วยเหตุนี้ในบทดังกล่าวนี้ผู้เขียนจึงมุ่งที่จะเปรียบเทียบและชี้ให้เห็นเฉพาะในส่วนที่ผู้เขียนเห็นว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มีความต่างไปจากสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เท่านั้น

เมื่อพิจารณาถึงตารางเปรียบเทียบสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ระหว่างอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 กับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ข้างต้นจะเห็นได้ว่า สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 ส่วนใหญ่จะมีความสอดคล้องกับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 อยู่แล้วจะมีความแตกต่างอยู่บ้างในบางส่วน เช่น

จากการเปรียบเทียบจะเห็นว่าในส่วนของคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรคสอง (ข) ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีความแตกต่างจากคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 1 วรรค 1 (c) เนื่องจากอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ใช้ถ้อยคำว่า “การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหรือข้อตกลงช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล รวมถึงค่าทดแทนพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่กระทำแก่เรือซึ่งเรือนั้นเองหรือสินค้าบนเรือนั้นคุกคามที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดลอมหากเป็นกรณีที่ใช้บังคับได้ด้วย” ซึ่งจะชัดเจนและกว้างกว่าถ้อยคำในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แต่อย่างไรก็ตามหากพิจารณาจากหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ...ซึ่งยกร่างโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและกำลังจะมีผลบังคับใช้ในเวลานี้จะเห็นได้ว่า ตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.มาตรา 3 ได้นิยามความหมายของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ว่าหมายถึง “การปฏิบัติการใดๆ ที่กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือ

หรือทรัพย์สินอย่างอื่นซึ่งประสบอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใดๆไม่ว่ามีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้หรือไม่ก็ตาม” และในมาตรา 28 ได้บัญญัติไว้ว่า “ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้กระทำต่อเรือหรือสินค้าบนเรือซึ่งคุกคามต่อการที่จะก่อความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม และปรากฏว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีสิทธิได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 20 หรือจำนวนเงินรางวัลที่ได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลน้อยกว่าค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือที่ประสบอันตราย” จะเห็นได้ว่าหลักการดังกล่าวตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ดังกล่าวน่าจะมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แล้ว

ในส่วนของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือ ได้ตามข้อ 1 วรรค 1 (g) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อตกลงเกี่ยวกับการรับขนของหรือคนโดยสารบนเรือ ไม่ว่าจะปรากฏตามสัญญาชาร์เตอร์เรือหรือสัญญาอื่น จะเห็นว่าคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลดังกล่าวจะกว้างกว่าคำนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามมาตรา 3 วรรคสอง (ง) ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เนื่องจากสิทธิเรียกร้องตามข้อ 1 วรรค 1 (g) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะครอบคลุมไปถึงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อตกลงเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารบนเรือด้วย แต่สิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ตามมาตรา 3 วรรคสอง (ง) จะเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการรับขนของทางทะเลที่มีการออกไปตราส่งเท่านั้น

สำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือ ได้ตามข้อ 3 วรรคสอง (จ) ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นซึ่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นได้ใช้คำนิยามว่า “การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่งและเจ้าของของที่บรรทุกมาในเรือนั้นมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนาด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือหรือต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายหรือเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ” ทั้งนี้เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญาระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องนี้ไว้” จะเห็นว่าในวรรคสอง (จ) ของมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ ฯ ได้กล่าวถึงองค์ประกอบหรือสาระสำคัญของมูลหนี้การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเอาไว้ เพราะ “การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป” ซึ่งแปลมาจาก “general average” นั้นเป็นคำที่ไม่แพร่หลายนักในกฎหมายไทย ผู้ร่างกฎหมายจึงเห็นควรให้เขียนอธิบายสาระสำคัญของมูลหนี้ดังกล่าวไว้เพื่อประโยชน์ในการทำความเข้าใจกฎหมายให้มีความหมายชัดเจนตรงตามที่เข้าใจกันโดยสากล และได้มีการเขียนไว้ตอนท้ายของ (จ) ดังกล่าว่า “ทั้งนี้เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญา

ระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องนี้ไว้* ด้วยเหตุนี้จะเห็นว่าความหมายของสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรคสอง (จ) นั้นมีความสอดคล้องกับความหมายของสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามข้อ 1 วรรค 1 (I) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 อยู่แล้ว

นอกจากนี้จะเห็นว่า ตามคำนิยามข้อ 1 วรรค 1 (o) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าจ้างและเงินจำนวนอื่นใดที่ต้องชำระแก่นายเรือ เจ้าหน้าที่และคนประจำเรืออื่นสำหรับการจ้างแรงงานบนเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการส่งบุคคลเหล่านั้นคืนภูมิลำเนาและการจ่ายเงินประกันสังคมในนามของบุคคลเหล่านั้น นั้นจะกว้างกว่าสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามมาตรา 3 วรรคสอง (ฐ) ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งจะขอกักเรือได้เฉพาะสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือเท่านั้น

สำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามข้อ 1 วรรค 1 (s) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือนั้นจะต่างจากสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามมาตรา 3 วรรคสอง (ฒ) ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะขอกักเรือได้เฉพาะสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามจะเห็นว่าตามมาตรา 3 วรรคสอง (ณ) ได้บัญญัติไว้ครอบคลุมถึงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับครอบครองเรือให้สามารถขอกักเรือได้อยู่แล้ว

สำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามข้อ 1 วรรค 1 (t) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นจะเห็นว่า จะรวมไปถึงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมในเรื่องเกี่ยวกับการจ้างแรงงานด้วยซึ่งไม่ปรากฏสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ในคำนิยามข้อ 3 วรรคสอง (ณ) ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แต่อย่างใด

ในส่วนของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ทั้ง 6 ประเภทตามข้อ 1 วรรค 1 (d), (e), (q), (r) และ (v) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมจากอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 นั้นจะเห็นได้ว่า สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามข้อ 1 วรรค 1 (d), (e), (q), (r) และ (v) ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แต่อย่างใด

* สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, “หนังสือที่ นร 06001/478” 19 มีนาคม 2530 ทั้งนี้ (จ) ดังกล่าว ปรากฏอยู่ตั้งแต่ชั้นขั้วร่างที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ส่วนการเพิ่มเติมความหมายของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป” เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันนั้น เพิ่มเข้ามาในชั้นตรวจพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 5), อ้างถึงใน ศรีपाल ศรีเปารยะ, “การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายพาณิชย์นาวีไทย” (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 147.

ส่วนสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามข้อ 1 วรรค 1 (n) ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระท่าเรือ อุเรือ คลอง ท่าเทียบเรือและร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่นนั้นจะเห็นได้ว่า สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่เป็นสิทธิเรียกร้องที่สามารถขอกักเรือได้อยู่แล้วตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 คือตามมาตรา 3 วรรคสอง (ญ) ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าธรรมเนียมการใช้ อุเรือ มาตรา 3 วรรคสอง (ฎ) ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระท่าเรือหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ แต่อย่างไรก็ตามสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระการใช้คลองหรือร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่นนั้นไม่ได้มีการบัญญัติให้สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แต่อย่างใด

มีข้อสังเกตว่า พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ไว้เกินกว่าที่ได้มีการกำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้แก่ สิทธิเรียกร้องตามสัญญาเช่าซื้อ ยืมเรือ การให้บริการ บรรทุก สิทธิเรียกร้องในค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ ฉะนั้นหากประเทศไทยจะปรับปรุงกฎหมายกักเรือให้มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ต้องแก้ไขกฎหมายกักเรือของไทยโดยจะต้องบัญญัติเพิ่มเติมให้สิทธิเรียกร้องทางทะเลดังกล่าวข้างต้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ด้วยเพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

สำหรับการแก้ไขพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 โดยการบัญญัติให้เจ้าหน้าที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามที่ได้กล่าวถึงข้างต้นซึ่งอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้บัญญัติไว้แตกต่างจากหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ให้สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นจะผลดีหรือผลเสียอย่างไรผู้เขียนจะได้กล่าวถึงต่อไปในบทที่ 4

3.2.2 ผู้มีสิทธิร้องขอให้กักเรือ

เปรียบเทียบหลักเกณฑ์ผู้มีสิทธิร้องขอให้กักเรือตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

ข้อ 1 วรรค 4 “ผู้ร้อง” หมายความว่า บุคคลซึ่งกล่าวอ้างสิทธิเรียกร้องทางทะเล

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534

มาตรา 4 ภายใต้งบับมาตรา 5 และมาตรา 6 ก่อนฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่าลูกหนี้จะมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล

จะเห็นได้ว่าผู้ทรงสิทธิเรียกร้อง (claimant) ที่จะขอให้กักเรือได้นั้นอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดไว้กว้างๆ โดยมีเงื่อนไขเพียงว่าจะต้องเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่กำหนดไว้ใน 22 ประเภทเท่านั้น โดยมีได้จำกัดว่าเจ้าหน้าที่ดังกล่าวต้องมีภูมิลำเนาในประเทศที่มีการร้องขอให้ทำการกักเรือแต่อย่างใดซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวก็เป็นไปในแนวทางเดียวกับที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ได้กำหนดไว้

แต่เจ้าหน้าที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นไม่ว่าจะเป็นเจ้าหน้าที่ธรรมดาหรือเจ้าหน้าที่รัฐสิทธิก็ตามจะขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องทางทะเลได้นั้นจะต้องเป็นเจ้าหน้าที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลใน 17 ประเภทตามที่ระบุไว้ในมาตรา 3 และต้องเป็นผู้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเท่านั้น สำหรับเหตุผลที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้กำหนดไว้ดังกล่าวก็เพราะมุ่งที่จะคุ้มครองเจ้าหน้าที่ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร เนื่องจากในช่วงเวลาที่มีการยกย่องพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศเป็นเรือต่างชาติ เจ้าของเรือและผู้ดำเนินงานเรือไม่ได้มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานอยู่ในประเทศไทย ในบางกรณีเช่นเรือที่มีการเช่าเป็นรายเที่ยวเข้ามารับหรือส่งสินค้าเป็นครั้งคราว เจ้าของเรืออาจมีเฉพาะผู้ประกอบการธุรกิจตัวแทนซึ่งอยู่ในประเทศเป็นผู้ดำเนินการติดต่อเกี่ยวกับการรับส่งสินค้าแทนเท่านั้น ในกรณีเช่นนี้หากมีข้อพิพาทเนื่องมาจากการเดินเรือโดยเฉพาะในกรณีที่เรือต่างชาติได้กระทำละเมิดซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือต้องรับผิดชอบใช้ หรือกรณีที่สินค้าเข้าซึ่งบรรทุกมาในเรือเกิดสูญหายหรือเสียหายซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือต้องรับผิดชอบปรากฏว่าผู้เสียหายซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนไทยมักจะไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหาย ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากทั้งปัญหาข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

สำหรับในส่วน of ปัญหาข้อกฎหมายนั้นการที่เรือต่างชาติเข้ามากระทำละเมิดในประเทศไทย แม้จะมีตัวแทนดำเนินธุรกิจในประเทศก็ดีแต่ตัวแทนไม่ต้องผูกพันรับผิดชอบเนื่องจากกระทำละเมิดของตัวการซึ่งอยู่ในต่างประเทศด้วยเหตุที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824 มิได้บัญญัติคลุมถึง* หากจะต้องฟ้องร้องดำเนินคดีกับเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือซึ่งอยู่ในต่างประเทศในช่วงเวลานั้นจะต้องผ่านกระบวนการที่ยุ่งยากและมีข้อขัดข้องหลายประการเนื่องจากไม่สามารถส่งคำคู่ความและเอกสารให้จำเลยได้ ต้องส่งผ่านกระทรวงการต่างประเทศซึ่งเสียเวลาและค่าใช้จ่ายจำนวนมาก และแม้จะสามารถดำเนินคดีในศาลไทยได้แล้วก็ตาม แต่เมื่อศาลพิพากษาให้โจทก์ชนะคดีแล้วกลับไม่สามารถบังคับคดีได้เพราะไม่มีทรัพย์สินใดๆ ของลูกหนี้อยู่ในเขตอำนาจศาลไทยการจะใช้วิธีการขอบังคับคดีตามผลคำพิพากษาในศาลในประเทศนั้นๆ เพื่อให้รับรองและบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลไทยอีกก็ยุ่งยากและไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนตายตัว

* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1470/2520

นอกจากนี้ในการขนส่งทางทะเลจะมีกรณีที่ดินค้าสูญหายหรือเสียหายมากบ้างน้อยบ้างทุกเที่ยวเรือเมื่อได้กระทำการสำรวจความเสียหายแล้ว แต่ไม่อาจตกลงกันได้ทำให้เจ้าของสินค้าต้องนำคดีไปฟ้องร้องต่อศาล แต่ปรากฏว่าส่วนมากคดีไม่อยู่ในเขตอำนาจของศาลไทย เนื่องจากสัญญาฉบับขนส่งสินค้าระหว่างเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือกับผู้ส่งสินค้าไม่ได้กระทำในราชอาณาจักร แต่ทำที่เมืองท่าต้นทางของสินค้าในต่างประเทศ เพื่อแก้ไขข้อขัดข้องดังกล่าวในการยกวางพระราชบัญญัติการกักเรือจึงได้มุ่งที่จะคุ้มครองประโยชน์ของบุคคลในประเทศไทยหรืออย่างน้อยบุคคลนั้นก็มีความเกี่ยวข้องกับประเทศไทยบ้างซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของเจ้าของเรือต่างชาติหรือผู้ดำเนินงานเรือที่อยู่ในต่างประเทศ เพื่อไม่ให้บุคคลเหล่านี้เสียเปรียบเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต่างชาติโดยไม่เป็นธรรมด้วยเหตุผลดังที่กล่าวมานั้นจึงได้มีการบัญญัติไว้ว่าเจ้าหน้าที่จะต้องมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร

แต่หากพิจารณาหลักเกณฑ์ในเรื่องภูมิลำเนาตามกฎหมายไทยแล้วจะเห็นว่าถิ่นที่อยู่ตลอดจนภูมิลำเนาของบุคคลนั้นมิได้เป็นเครื่องบ่งชี้ว่า บุคคลดังกล่าวจะมีความเกี่ยวข้องกับประเทศไทยอย่างแน่นแฟ้นเป็นต้นว่ามีสัญชาติไทยเสมอไป กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือสัญชาติที่บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลใดๆ ถืออยู่มิได้มีความเกี่ยวข้องกับอะไรกับการมีภูมิลำเนาหรือการมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย ภูมิลำเนาและถิ่นที่อยู่เป็นเรื่องหนึ่งส่วนสัญชาติก็เป็นอีกเรื่องหนึ่งต่างหาก บางครั้งบุคคลที่มีถิ่นที่อยู่หรือภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรไทยก็ไม่ใช่คนสัญชาติไทยเสมอไปแต่อาจจะเป็นคนต่างด้าวก็ได้

การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 โดยการนำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 ข้างต้นซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เดียวกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งไม่ได้กำหนดเป็นเงื่อนไขว่าเจ้าหน้าที่ที่จะขอกักเรือได้จะต้องมีภูมิลำเนาในประเทศที่ขอกักเรือมาใช้ จะมีผลทำให้การคุ้มครองเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายกักเรือของไทยขยายออกไปอีกเป็นอันมาก เพราะการที่เจ้าหน้าที่ต่างประเทศสามารถขอให้ศาลไทยกักเรือได้ น่าจะมีผลช่วยให้เจ้าของเรือไทยสามารถหาแหล่งเงินกู้จากต่างประเทศได้ง่ายขึ้น เพราะสถาบันการเงินจะมีความมั่นใจว่า สิทธิขอกักเรือที่ตนอาจใช้ได้ในประเทศอื่นจะสามารถใช้ในประเทศไทยได้ด้วย และนอกจากนี้ยังอาจช่วยจูงใจให้เจ้าหน้าที่หันมาดำเนินการฟ้องคดีในศาลไทยมากขึ้นซึ่งน่าจะเป็นผลดีให้แก่ลูกหนี้มีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย เพราะตนจะสามารถต่อสู้คดีในประเทศไทยและกรณีดังกล่าวจะช่วยให้ศาลไทยได้คุ้นเคยกับคดีทางพาณิชย์มากขึ้นเนื่องจากศาลต้องรับพิจารณาคำขอกักเรือทั้งที่โจทก์หรือจำเลยไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร¹

¹ จุฬา สุขมานพ, “การใช้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล,” วารสารการพาณิชย์นาวี

นอกจากนี้ได้มีผู้วิเคราะห์สนับสนุนการไม่นำภูมิลำเนาของบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ซึ่งเป็นเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลมาเป็นเกณฑ์ในการตัดสินว่าบุคคลนั้นจะสามารถใช้สิทธิเรียกร้องขอให้กักเรือได้หรือไม่ไว้ดังนี้²

1. การที่เรือของลูกหนี้แล่นอยู่ภายในเขตอำนาจของศาลไทยนั้นเป็นการเพียงพอแล้วที่จะสามารถอนุญาตให้เจ้าหนี้ซึ่งไม่จำกัดสัญชาติหรือแม่กระทั่งไม่จำเป็นที่จะต้องมิภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรไทยเลยก็สามารถยื่นคำร้องขอให้ศาลไทยสั่งกักเรือได้ ไม่จำเป็นที่จะต้องไปพิจารณาถึงความเกี่ยวพันของบุคคลผู้เป็นเจ้าหนี้กับประเทศที่ได้ทำการยื่นคำขอกักเรือแต่ประการใด ดังนั้นจุดเกาะเกี่ยวประการเดียวที่สำคัญและเพียงพอก็คือ การที่เรื่อนั้นอยู่ในเขตอำนาจศาลนั่นเอง ซึ่งหลักการนี้เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปในฐานะเป็น “Maritime Universal Jurisdiction”

2. การกำหนดกฎเกณฑ์โดยปิดกั้นไม่ให้เจ้าหนี้ซึ่งมิภูมิลำเนาในต่างประเทศสามารถใช้สิทธิในการกักเรือได้นั้น หากมองโดยทั่วไปแล้วย่อมถือว่าสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นอย่างเห็นได้ชัด เพราะกฎหมายเปิดโอกาสให้เฉพาะเจ้าหนี้ซึ่งมิภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรเท่านั้นที่จะสามารถขอให้กักเรือได้โดยเปิดโอกาสดังกล่าวนี้ต่อเจ้าหนี้ซึ่งมิภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ แต่ถ้าหากจะมองอีกแง่มุมหนึ่งก็เป็นไปได้เหมือนกันที่ว่าเจ้าหนี้ซึ่งมิภูมิลำเนาในราชอาณาจักรไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลไม่ใช่บุคคลที่มีสัญชาติไทย และในทางกลับกันเจ้าหนี้ซึ่งมิภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลหากพิจารณาถึงสัญชาติของบุคคลดังกล่าวแล้วพบว่าเป็นผู้มีสัญชาติไทยอะไรจะเกิดขึ้นหากเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ระบุไว้ชัดเจนว่า ต้องการคุ้มครองเจ้าหนี้ซึ่งมิภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเท่านั้น คำตอบก็คือ การนำเอาภูมิลำเนาของบุคคลผู้เป็นเจ้าหนี้มาเป็นเกณฑ์ในการให้สิทธิแก่บุคคลดังกล่าวในการขอให้กักเรือในประเทศไทยได้นั้นเป็นเรื่องที่ไม่เป็นเหตุเป็นผลไม่ใช่สิ่งจำเป็นที่จะต้องกำหนดกฎเกณฑ์เช่นนั้น และทำให้เกิดความสับสนและตีความได้ว่าเวลาที่กฎหมายกำหนดเช่นนั้นครอบคลุมถึงความประสงค์อันแท้จริงของผู้ร่างกฎหมายหรือไม่ เพราะหากเราพิจารณาในแง่มุมที่เขียนไว้ข้างต้นจะพบว่าแท้จริงแล้วผู้ร่างกฎหมายมุ่งที่จะคุ้มครองหรือให้สิทธิเฉพาะเจ้าหนี้ซึ่งเป็นคนไทยเท่านั้น โดยเปิดโอกาสของเจ้าหนี้ซึ่งเป็นชาวต่างประเทศแต่กฎหมายกลับใช้คำว่า “ภูมิลำเนา” มาปะปนกับ “สัญชาติ” ทำให้กฎหมายมีความสับสนในตัวของมันเอง ดังนั้นจึงเห็นว่า การนำเรื่องภูมิลำเนามาเป็นกฎเกณฑ์ให้สิทธิเช่นนี้จึงไม่เป็นเหตุเป็นผล และไม่น่าที่จะคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าหนี้ซึ่งมีสัญชาติไทยทั่วถึงอย่างแท้จริง

² สงคราม วัฒนารัตน์, “การกักเรือตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 136-138.

3. หากประเทศไทยนำหลักการซึ่งเปิดโอกาสให้เจ้าหนี้ไม่ว่าจะมีสัญชาติใดหรือมีภูมิลำเนาอยู่ทั้งในและต่างประเทศสามารถที่จะยื่นคำขอกักเรือ ได้มาใช้ กรณีนี้ย่อมไม่ถือว่าขัดกับกฎหมายฉบับใดของประเทศไทยและไม่มีกฎหมายฉบับใดห้ามมิให้กระทำแต่อย่างใด แม้กระทั่งเมื่อมีการกักเรือแล้วมีความจำเป็นที่จะต้องฟ้องร้องดำเนินคดีบังคับตามสิทธิที่ขอให้กักเรือนั้นในประเทศไทยก็ตามก็มิได้ขัดต่อประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยด้วยเช่นกัน ทั้งนี้เนื่องจากในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 28 (1) ได้บัญญัติถึงทางออกของปัญหานี้แล้วว่าเจ้าหนี้สามารถใช้สิทธิฟ้องร้องดำเนินคดีกับลูกหนี้ได้โดยยื่นฟ้องยังศาลที่มีคำสั่งกักเรือลำดังกล่าวนั่นเอง ในกรณีนี้จึงไม่ขัดต่อหลักวิธีพิจารณาความแพ่งในเรื่องเขตอำนาจศาลในการฟ้องคดี

จากความเห็นที่ได้ยกตัวอย่างมาข้างต้นนั้น ในส่วนของผู้เขียนเองมีความเห็นสอดคล้องกันไปแนวทางเดียวกับความเห็นดังกล่าวนี้ ทั้งในปัจจุบันศาลที่มีเขตอำนาจในการสั่งเรือและพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้อ้างขึ้นเพื่อขอให้ศาลสั่งกักเรือ ก็คือ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางซึ่งมีวิธีการดำเนินกระบวนการพิจารณาเฉพาะอยู่แล้ว ดังนั้นการเปิดโอกาสให้เจ้าหนี้ไม่ว่าจะมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยหรืออยู่ต่างประเทศสามารถยื่นคำร้องขอกักเรือได้จึงไม่น่าจะมีข้อขัดข้องแต่ประการใด

การที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติข้อจำกัดในเรื่องภูมิลำเนาไว้เช่นนี้เป็นการไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งได้ไว้กว้างๆเพียงว่า ผู้ร้องหมายถึงบุคคลซึ่งกล่าวอ้างสิทธิเรียกร้องทางทะเลเท่านั้น ไม่ได้คำนึงว่าจะต้องมีภูมิลำเนาในประเทศที่ขอกักเรือหรือไม่

ดังนั้นหากประเทศไทยจะปรับปรุงกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ต้องมีการแก้ไขหลักเกณฑ์ในส่วนนี้โดยไม่นำเรื่องการมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรของเจ้าหนี้มาเป็นเงื่อนไขสำคัญในการยื่นคำร้องขอกักเรือ ดังนั้นหากมีการตัดหลักเกณฑ์ในส่วนที่กำหนดให้เจ้าหนี้จะต้องมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ออกเท่านั้น ก็จะทำให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ทั้งยังสอดคล้องกับหลักสากลอื่นด้วยเช่น อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 และหลักการของกฎหมายอังกฤษ ฝรั่งเศส อเมริกา และญี่ปุ่น เป็นต้น

3.2.3 เรือที่สามารถจะกักได้

เปรียบเทียบหลักเกณฑ์ประเภทและสัญชาติของเรือที่สามารถจะกักได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

ก.ประเภทและสัญชาติของเรือ

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

ข้อ 8 (1) “อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับแก่เรือใดๆ ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจของรัฐภาคี ไม่ว่าเรือนั้นจะชักธงของรัฐภาคีหรือไม่ก็ตาม

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534

มาตรา 3 “เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ

จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะมีผลใช้บังคับกับเรือทุกประเภท คือ เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ เรือประมงหรือเรือสำราญ และเรือต่างๆ ทั้งหมดไม่ว่าเรือเหล่านั้นเป็นเรือเดินทะเลหรือไม่หากเรือลำนั้นอยู่ในเขตอำนาจศาลของรัฐภาคีและไม่ว่าเรือนั้นจะชักธงของรัฐภาคีหรือไม่ก็ตาม แต่อย่างไรก็ตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาฉบับนี้ไม่ใช่บังคับแก่เรือรบ เรือช่วยรบ เรืออื่นใดที่เป็นของรัฐหรือดำเนินการโดยรัฐ และในช่วงเวลานั้นใช้เพื่อการบริการของรัฐบาลที่ไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์โดยเฉพาะ

แต่ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นเรือที่จะถูกกักได้จะต้องเป็นเรือเดินทะเลเท่านั้นโดยพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่ได้กำหนดว่าเรือลำนั้นจะต้องเป็นเรือสัญชาติใดด้วยเหตุนี้เรือนั้นจะเป็นเรือสัญชาติไทยหรือสัญชาติอื่นก็ถูกกักได้และไม่ได้คำนึงว่าเรือนั้นจะเป็นเรือที่มีขนาดเท่าใดหรือขับเคลื่อนด้วยอะไร

ส่วนเรือที่ไม่อาจถูกกักได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้แก่

1. เรือที่ไม่ใช่เรือเดินทะเล เช่น เรือที่เดินในแม่น้ำลำคลองตามปกติ
2. เรือที่แม้จะเป็นเรือเดินทะเล แต่ไม่ได้ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสาร เช่น เรือประมง เรือสำราญส่วนบุคคล เรือสำรวจสมุทรศาสตร์ เรืออุนิยมวิทยา เป็นต้น
3. เรือที่แม้จะเป็นเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารก็ตามแต่ใช้ในการขนส่งภายในประเทศเท่านั้นเช่น เรือที่เล่นจากเมืองท่าแห่งหนึ่งในประเทศไทยไปยังเมืองท่าอีกแห่งหนึ่งในประเทศไทย เป็นต้น

มีข้อสังเกตว่า การที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ใช้บังคับแก่เรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่ถูกใช้ในการพาณิชย์เพื่อขนส่งของหรือคนโดยสารเท่านั้นค่อนข้างจะแคบเกินไปเนื่องจากเรือประมงขนาดใหญ่ เรืออุนิยมวิทยา เรือประมง เรือสำราญส่วนบุคคล เรือสำรวจสมุทรศาสตร์ เรือต่างๆ เหล่านี้ก็สามารถก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องประเภทต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้เช่นกัน และหากถูกหนี้ยหรือเจ้าของเรือไม่มีทรัพย์สินอื่นใดในประเทศไทยและไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย ปัญหาที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้เสียหายที่เป็นคนไทยเช่นเดียวกัน และแม้ว่าเรือลำใดที่ไม่สามารถขอกักได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นเจ้าหนี้ยสามารถยื่นคำร้องขอให้กักเรือได้โดยอาศัยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งในเรื่องวิธีการคุ้มครองชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษาได้ก็ตาม แต่การจะให้ผู้เสียหายที่เป็นคนไทย

ไปใช้วิธีชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งก็จะทำให้เกิดการล่าช้า เพราะผู้เสียหายจะต้องยื่นฟ้องลูกหนี้หรือเจ้าของเรือก่อน เรือที่ก่อความเสียหายหรือเรือที่เป็นของลูกหนี้หรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองก็อาจจะเดินทางออกไปจากประเทศไทยแล้ว³

จะเห็นได้ว่า การกำหนดประเภทของเรือที่จะถูกกักได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นไม่สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ดังนั้นหากประเทศไทยจะปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ต้องมีการแก้ไขมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ให้ครอบคลุมถึงเรือทุกประเภทไม่ว่าเรือเหล่านั้นเป็นเรือเดินทะเลหรือไม่ตามแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 8 (1)

ข. เรือที่จะขอกักได้

เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เรือที่จะขอกักได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งสามารถแบ่งแยกเป็นกรณีได้ดังนี้

-กรณีลูกหนี้เป็นเจ้าของเรือ

1. หากเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) นั้นยังเป็นของลูกหนี้ในขณะที่ยกเรือ

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ(particular ship)นั้นได้

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ(particular ship)นั้นได้

2. หากเรือลำซึ่งเป็นของลูกหนี้และเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) ได้ถูกโอนเป็นของบุคคลภายนอกแล้ว ในขณะที่ขอกักเรือนั้น

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ(particular ship)นั้นไม่ได้ เว้นแต่สิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล หรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจ้างเรือ หรือเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือ

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ(particular ship)นั้นไม่ได้

3. หากเรือลำนั้นเป็นของลูกหนี้แต่ไม่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้อง (sister ship)และยังเป็นของลูกหนี้ ในขณะที่ยกเรือนั้น

³ ไพทิจิต เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2540), หน้า 91.

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ sister ship ของลูกหนีนั้นได้ หากขณะที่เกิดสิทธิเรียกร้องลูกหนีนี้นั้นผู้ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) หรือเป็นผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) หรือเป็นผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) เรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) นั้น

ข้อยกเว้น หากเป็นกรณีสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองเรือจะไม่สามารถขอกักเรือ sister ship ของลูกหนีนี้นั้นได้

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ sister ship ของลูกหนีนี้นั้นได้ หากขณะที่เกิดสิทธิเรียกร้องลูกหนีนี้นั้นผู้ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) หรือเป็นผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) หรือเป็นผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) เรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship)

ข้อยกเว้น หากเป็นสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองเรือ การใช้เรือ หรือรายได้จากเรือ หรือข้อพิพาทเกี่ยวกับการจำนองเรือ จะไม่สามารถขอกักเรือ sister ship ของลูกหนีนี้นั้นได้

4. หากเรือลำนั้นซึ่งเป็นของลูกหนีนี้นั้นแต่ไม่เกี่ยวข้องกัสิทธิเรียกร้อง(sister ship) และได้ถูกโอนเป็นของบุคคลภายนอกแล้ว ในขณะที่ขอกัก

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (sister ship) นั้นไม่ได้

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (sister ship) นั้นไม่ได้

-กรณีลูกหนีนี้นั้นเป็นผู้ครอบครองเรือ

1. หากเรือลำนั้นเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) และลูกหนีนี้นั้นยังเป็นผู้ครอบครองเรือนั้น ในขณะที่ขอกัก

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (particular ship) นั้นได้ เฉพาะกรณีลูกหนีนี้นั้นผู้ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) เท่านั้น

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ (particular ship) นั้นได้ แต่ยังไม่มีความไม่ชัดเจนว่าลูกหนีนี้นั้นผู้ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องนั้นจะต้องเป็นผู้เช่าเรือประเภทใด

2. หากเรือลำนั้นลูกหนีนี้นั้นเป็นผู้ครอบครองและเป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) แต่ได้ถูกโอนเป็นของบุคคลภายนอกแล้ว ในขณะที่ขอกัก

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือ(particular ship)นั้นไม่ได้ เว้นแต่สิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล หรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมา

จากการจำนองเรือ หรือเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเรือ นั้น

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องของกักเรือ(particular ship)นั้น ไม่ได้

**3. หากเรือลำนั้นไม่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องและลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเรือนั้นในขณะที่
ขอกัก**

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องของกักเรือนั้นไม่ได้

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องของกักเรือนั้นไม่ได้

**4. หากเรือลำนั้นลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองแต่ไม่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องและได้ถูกโอน
เป็นของบุคคลภายนอกแล้วในขณะที่ขอกัก**

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องของกักเรือนั้นไม่ได้

พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534 ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องของกักเรือนั้นไม่ได้

ข้อสังเกต ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เจ้าหนี้จะขอกักเรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองได้จะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากเรือหรือธุรกิจของเรือนั้นเท่านั้น แต่ตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้

ในเรื่องการใช้สิทธิกักเรือนั้นพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้กำหนดไว้ใน มาตรา 4 มาตรา 5 และมาตรา 6 ซึ่งเมื่อได้พิจารณาถึงหลักเกณฑ์การใช้สิทธิขอกักเรือตามมาตรา 4 แล้วจะเห็นว่า หากเจ้าหนี้นี้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรแล้วก็สามารถขอกักเรือลำหนึ่งลำใดซึ่งเป็นของลูกหนี้ได้แม้เรือนั้นจะไม่ใช่เรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง(particular ship) โดยไม่คำนึงว่าลูกหนี้จะเป็นเจ้าของเรือลำนั้นก่อนหรือหลังเกิดสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ แต่อย่างไรก็ตามหากในขณะที่เจ้าหนี้ขอกักเรือ เรือลำนั้นได้ถูกโอนไปเป็นของบุคคลอื่นแล้วเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวจะขอกักเรือนั้นไม่ได้และในการขอกักเรือของเจ้าหนี้นั้นจะขอให้ศาลสั่งกักเรือได้เพียงลำเดียวเท่านั้น แต่ถ้าความเสียหายที่เจ้าหนี้ได้รับมีจำนวนสูงกว่ามูลค่าเรือเพียง 1 ลำจะเป็นดุลยพินิจของศาลที่จะเห็นสมควรสั่งให้กักเรือของลูกหนี้ไว้เกินกว่า 1 ลำก็ได้

หากลูกหนี้เป็นเพียงผู้ครอบครองเรือนั้นตามมาตรา 5 เจ้าหนี้จะขอกักเรือนั้นได้ก็ต่อเมื่อเรือนั้นจะต้องเป็นเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง(particular ship)และเหตุแห่งสิทธิเรียกร้องนั้นจะต้องเกี่ยวกับเรือหรือธุรกิจของเรือนั้นและลูกหนี้จะต้องเป็นผู้ครอบครองเรือนั้นทั้งในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือและในเวลาที่ยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งกักเรือเท่านั้น

ส่วนในมาตรา 6 นั้น ได้กำหนดข้อยกเว้นว่าเจ้าหนี้ยจะขอกักเรือลำอื่นของลูกหนี้ยหรือที่ลูกหนี้ยเป็นเพียงผู้ครอบครองไม่ได้หากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือหนี้ยเนื่องมาจากข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองเรือ การใช้เรือ หรือรายได้จากเรือหรือข้อพิพาทเกี่ยวกับการจ้างเรือ

จะเห็นได้ว่าตามมาตรา 4 และมาตรา 5 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นได้ใช้หลักความรับผิดชอบส่วนบุคคล (personal liability) ในการพิจารณาว่าจะขอกักเรือได้หรือไม่ โดยเจ้าหนี้ยจะขอกักเรือได้ก็ต่อเมื่อลูกหนี้ยจะต้องเป็นเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือหนี้ยในเวลาที่ยื่นขอให้ศาลสั่งกักเรือ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกับหลักเกณฑ์การใช้สิทธิกักเรือตามข้อ 3 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งใช้หลักความรับผิดชอบส่วนบุคคลเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาว่าจะกักเรือลำหนึ่งลำใดได้หรือไม่เช่นกันดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2

สำหรับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับข้อยกเว้นการใช้สิทธิกักเรือลำอื่นของลูกหนี้ยตามมาตรา 6 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นมีความสอดคล้องกับข้อยกเว้นการขอกักเรือลำอื่นของลูกหนี้ยตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 คือการขอกักเรือลำอื่นที่เป็นของลูกหนี้ยนั้นจะกระทำไม่ได้หากสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือหนี้ยเป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองเรือ เพียงแต่ในมาตรา 6 ได้กำหนดข้อยกเว้นไว้กว้างกว่าโดยรวมไปถึงกรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับการใช้เรือ หรือรายได้จากเรือ หรือข้อพิพาทเกี่ยวกับการจ้างเรือด้วย

มีข้อน่าสังเกตว่า หลักเกณฑ์การใช้สิทธิขอกักเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) ซึ่งลูกหนี้ยเป็นเพียงผู้ครอบครองเรือลำนั้นตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มีความต่างจากหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เล็กน้อย คือ ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 4 ในส่วนของกรณีการใช้สิทธิขอกักเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องซึ่งลูกหนี้ยเป็นเพียงผู้ครอบครองเรือลำนั้นนั้นกฎหมายใช้ถ้อยคำกว้างๆเพียงว่า ผู้ครอบครองเรือจึงทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติว่า ในกรณีใดบ้างที่จะถือว่าลูกหนี้ยเป็นผู้ครอบครองเรือหนี้ย เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มียกหมายพิเศษเกี่ยวกับการเช่าเรือ โดยเฉพาะที่จะชี้ชัดว่ากรณีใดที่ถือว่าผู้เช่าเรือเป็นผู้ครอบครองเรือ ซึ่งนำมาสู่ปัญหาว่า ในกรณีลูกหนี้ยเป็นผู้เช่าเรือหนี้ยนั้นเช่น เป็นผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) หรือผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) ซึ่งตามหลักที่ใช้ในต่างประเทศถือว่าไม่ใช่ผู้ครอบครองเรือจริงๆ เนื่องจากผู้ให้เช่าซึ่งเป็นเจ้าของเรือจะเป็นผู้จัดหาลูกเรือและกับตันเรือ ส่วนผู้เช่าเรือเป็นเพียงผู้มีสิทธิใช้สอยเรือพื้นที่ระวางเรือโดยให้กับตันเรือขนส่งของไปส่งยังที่ใดๆตามที่ต้องการหรือตามที่ตกลงกันไว้ แต่อย่างไรก็ดีผู้เช่าเรือหนี้ยอาจนำเรือหนี้ยไปปรับจ้างขนสินค้าได้ หรือมีหน้าที่ในการจัดหาเสบียง สัมภาระและจ่ายค่าภาระเรือ ค่านำร่อง ซึ่งหากมีกรณีที่ผู้เช่าเรือดังกล่าวนี้ผิดสัญญารับขนสินค้า หรือไม่ชำระหนี้ค่าใช้จ่ายต่างๆดังกล่าว เจ้าหนี้ยจะขอกักเรือลำดังกล่าวได้หรือไม่ หรือหากมีกรณีที่เรือลำนั้นไปทำความเสียหายแก่บุคคลภายนอกซึ่งผู้ให้เช่าเรือในฐานะเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบแล้วเจ้าหนี้ยจะขอกักเรือหนี้ยได้หรือไม่

เกี่ยวกับปัญหาข้างต้นนี้ผู้เขียนเห็นว่า ผู้เช่าเรือซึ่งจะถือว่าเป็นผู้ครอบครองเรือนั้นจะต้องเป็นกรณีที่ผู้เช่าเรือนั้นเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) เท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากผู้เช่าเรือจะเป็นผู้จัดหา กับตันเรือ ลูกเรือซึ่งบุคคลเหล่านี้จะอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของผู้เช่าเรือ และผู้เช่าเรือยังเป็นผู้จัดหาเสบียง อาหาร และออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้เจ้าหน้าที่สามารถขอกักเรือได้ตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แต่หากเป็นผู้เช่าเรือนั้นเป็นเพียงผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) หรือผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) ซึ่งเมื่อผู้เช่าเรือนั้นไม่ได้เป็นผู้ครอบครองเรือในความเป็นจริงแล้ว เจ้าหน้าที่จึงไม่สามารถขอกักเรือนั้นไม่ได้ ส่วนกรณีที่ผู้ให้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในฐานะลูกหนี้ในเมื่อผู้ให้เช่าเรือเป็นเจ้าของเรืออยู่แล้ว เจ้าหน้าที่ก็สามารถขอกักเรือนั้นได้ตามหลักทั่วไปเนื่องจากเรือนั้นเป็นเรือของลูกหนี้

ในเรื่องนี้มีผู้ให้ความเห็นว่า การที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ใช้คำว่า “ครอบครอง” นั้นเจตนารมณ์ของผู้ร่างพระราชบัญญัติที่ใช้ถ้อยคำที่กว้างเช่นนี้ก็เพื่อว่าอาจจะมีการครอบครองในกรณีอื่น เช่น เจ้าของเรือเป็นเพียงผู้ลงทุนจึงได้ว่าจ้างบริษัทอื่นหรือบุคคลอื่นเป็นผู้ดำเนินการจัดการเรือเพื่อหาผลประโยชน์ให้แก่เจ้าของเรือโดยเจ้าของเรือจะจ่ายเงินจ้างเป็นการตอบแทน ซึ่งการครอบครองเรือในทางความเป็นจริงก็อยู่ที่ผู้ดำเนินการจัดการเรือหากว่าผู้ดำเนินการจัดการเรือทำให้เรือไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นอันเป็นสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหน้าที่สามารถยื่นคำร้องขอให้กักเรือได้ เจ้าหน้าที่ก็สามารถยื่นคำร้องขอให้กักเรือดังกล่าวได้⁴

แต่จะเห็นได้ว่าในส่วนของประเด็นปัญหาที่ว่า เจ้าหน้าที่จะขอกักเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) ซึ่งลูกหนี้ผู้ต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นเพียงผู้ครอบครองเรือลำดังกล่าวได้หรือไม่นั้น อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 3 วรรค 1 (b) ได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่า เจ้าหน้าที่จะขอกักเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) ได้ถ้าผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) ซึ่งต้องรับผิดชอบในเวลาที่เกิดเหตุขึ้นยังคงเป็นผู้เช่าเรือเปล่าในขณะที่มีการขอกักเรือนั้นหรือผู้เช่าเรือเปล่านั้นได้กลายเป็นเจ้าของเรือ และตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นไม่ได้มีการจำกัดว่าสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักได้นั้นจะต้องเกี่ยวกับเรือหรือธุรกิจเรือ ซึ่งจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวจะมีความชัดเจนว่าหากเป็นกรณีที่ลูกหนี้ซึ่งเป็นผู้เช่าเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) นั้นเป็นเพียงผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) หรือผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) แล้วเจ้าหน้าที่จะขอกักเรือลำนั้นไม่ได้

นอกจากนี้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 3 วรรค 2 (b) กำหนดให้เจ้าหน้าที่สามารถขอกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของบุคคลผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องได้ ถ้าปรากฏว่าในขณะที่ทำการกักเรือ เรือลำอื่นนั้นเป็นของบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องและบุคคลนั้นเป็นเจ้าของเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง หรือเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) ผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา

⁴ เรื่องเดียวกัน.

เวลา(time charterer)หรือผู้เช่าเรือรายเที่ยว(voyage charter)เรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องนั้น(particular ship) ส่วนตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 การที่จะขอกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของลูกหนี้ที่เป็นเพียงผู้เช่าเรือรายเที่ยวหรือผู้เช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลาเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องได้หรือไม่นั้น ผู้เขียนเห็นว่าการที่จะขอกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของลูกหนี้ที่เป็นเพียงผู้ครอบครองเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องนั้น โดยลูกหนี้เป็นเพียงผู้เช่าเรือรายเที่ยว (voyage charterer) หรือผู้เช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา (time charterer) เรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องนั้น เจ้าหนี้สามารถขอกักได้เนื่องจากเป็นเรือลำอื่นของลูกหนี้ซึ่งจะอยู่ในบังคับของหลักเกณฑ์ของมาตรา 4 อยู่แล้ว

ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอกักเรือตามมาตรา 4 มาตรา 5 และมาตรา 6 ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ส่วนใหญ่จะมีความสอดคล้องกันไปไปในแนวทางเดียวกับหลักเกณฑ์การใช้สิทธิกักเรือข้อ 3 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 อยู่แล้ว ดังนั้นหากประเทศไทยจะปรับปรุงหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็เพียงแต่แก้ไขหลักเกณฑ์ตามมาตรา 4 ให้เจ้าหนี้สามารถขอกักเรือได้โดยไม่ต้องคำนึงว่าเจ้าหนี้จะต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่ พร้อมทั้งปรับปรุงในส่วนของถ้อยคำอื่นในมาตรา 4 มาตรา 5 และมาตรา 6 เพียงเล็กน้อยเพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และเพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้นเท่านั้น

นอกจากนี้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 จะมีความสมบูรณ์ขึ้นหากมีบทบัญญัติที่แสดงให้เห็นว่าการกักเรือเพื่อห้ามซึ่งหลักประกันสามารถทำได้แม้ว่าจะมีข้อตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลที่พิจารณาข้อพิพาทหรือข้อตกลงอนุญาโตตุลาการหรือสัญญาใดที่เกี่ยวข้อง ที่จะต้องให้สิทธิเรียกร้องที่เป็นเหตุให้กักเรือนั้นจะต้องได้รับการวินิจฉัยในรัฐอื่นซึ่งมิใช่รัฐที่กักเรือหรือวินิจฉัยโดยอนุญาโตตุลาการหรือจะต้องวินิจฉัยภายใต้กฎหมายของรัฐอื่นก็ตาม

มีข้อสงสัยกันว่า การที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ใช้หลักความรับผิดชอบบุคคลซึ่งไม่อนุญาตให้เจ้าหนี้ขอกักเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง(particular ship) ได้หากในเวลาที่ยกเรือลำนั้นลูกหนี้ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือลำดังกล่าวแล้วซึ่งอาจจะเป็นช่องทางแก่ลูกหนี้ซึ่งจะต้องรับผิดชอบสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือลำนั้นดำเนินการยกย้ายถ่ายโอนเรือลำดังกล่าวไปยังบุคคลภายนอกเพื่อให้เรือลำนั้นพ้นจากการถูกกักได้ในที่สุด ซึ่งเกี่ยวกับกรณีดังกล่าวนี้ ได้มีผู้วิเคราะห์ไว้ว่าควรที่จะมีการแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสม แต่อย่างไรก็ตามหากประเทศไทยเข้าไปเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็จะมีผลจำเป็นที่จะต้องคงหลักความรับผิดชอบบุคคลไว้เช่นเดิมเพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แต่อย่างไรก็ตามจะเห็นว่า ตามหลักเกณฑ์ของ

⁵ โปรตคู สงคราม วัฒนะรัตน์, “การกักเรือตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ,” หน้า 186-188.

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้น หากสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล หรือเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากการจำนอง หรือเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือ แม้อีกหนึ่งจะได้โอนเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องนั้นไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตาม เจ้าหนี้ก็สามารถขอกักเรือดังกล่าวได้ การนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 โดยยินยอมให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มีสิทธิได้รับชำระหนี้จากเรือที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลได้แม้ว่าลูกหนี้จะได้โอนเรือดังกล่าวไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตามจะทำให้เจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายไทยสามารถใช้สิทธิของตนได้อย่างเต็มที่และมีสิทธิเท่าเทียมกันกับเจ้าหนี้บุริมสิทธิในระบบกฎหมายอื่น

3.2.4 การกักเรือซ้ำและกักเรือหลายลำ

เปรียบเทียบหลักเกณฑ์ในการขอกักเรือซ้ำและกักเรือหลายลำตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ดังนี้

หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

ข้อ 5 สิทธิในการกักซ้ำ และการกักหลายครั้ง

1. เมื่อเรือถูกกักและได้รับการปล่อย หรือได้มีการวางหลักประกันเกี่ยวกับเรือลำนั้นเพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร้องทางทะเลในรัฐใดๆ เรือลำดังกล่าวจะไม่ถูกกักซ้ำหรือถูกกักเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลอีก เว้นแต่:

(a) สภาพหรือจำนวนของหลักประกันเกี่ยวกับเรือลำนั้นที่ได้วางไว้เพื่อประกันสิทธิเรียกร้องเดียวกันนั้นไม่เพียงพอ ทั้งนี้ ผลรวมของหลักประกันต้องไม่เกินมูลค่าตัวเรือนั้น หรือ

(b) บุคคลผู้ซึ่งวางหลักประกันไม่สามารถหรือมีแนวโน้มที่จะไม่สามารถดำเนินการตามข้อผูกพันบางส่วนหรือทั้งหมด หรือ

(c) ได้มีการปล่อยเรือที่ถูกกัก หรือคืนหลักประกันที่ได้วางไว้ก่อนนี้ เพราะ

(1) มีคำขอหรือด้วยความยินยอมของผู้ร้อง โดยมีเหตุอันสมควร หรือ

(2) ผู้ร้องไม่สามารถดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันการปล่อยเรือ

2. เรือลำอื่นใดซึ่งอาจถูกกักเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลเดียวกัน จะไม่ถูกกัก เว้นแต่

(a) สภาพหรือจำนวนของหลักประกันที่วางไว้เพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลเดียวกันนั้นไม่เพียงพอ หรือ

(b) เป็นไปตามบทบัญญัติในวรรค 1 (b) หรือ(c) ของข้อนี้

3. “การปล่อย” ตามข้อนี้ไม่รวมถึง การปล่อยใดๆโดยมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการหลบหนีจากการกัก

หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

มาตรา 4 ภายใต้งบบังคับมาตรา 5 และมาตรา 6 ก่อนฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่าลูกหนี้จะมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล

การที่เจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องขอ กักเรือของลูกหนี้และศาล ได้มีคำสั่งกักเรือตามคำขอของเจ้าหนี้แล้วนั้นเจ้าหนี้คนดังกล่าวนั้นจะขอ กักเรือลำดังกล่าวซ้ำอีกได้หรือไม่ นั้น จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่ได้กล่าวไว้อย่างชัดเจน ซึ่งตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นระบุเพียงให้เจ้าหนี้มีสิทธิที่จะ กักเรือลำใดๆที่เป็นของลูกหนี้หรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอต่อการประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นจึงอาจทำให้ตีความได้เพียงว่าเจ้าหนี้ อาจขอ กักเรือ ได้มากกว่าหนึ่งลำถ้าสามารถแสดงให้ศาลเห็นได้ว่าการกักเรือเพียงลำเดียวจะไม่เพียงพอต่อการชำระหนี้ แต่อย่างไรก็ตามหากเป็นกรณีที่เจ้าหนี้คนเดียวกันนั้นยื่นคำร้องขอให้ กักเรือเพื่อสิทธิเรียกร้องหนึ่งแล้วต่อมายื่นคำร้องขอ กักเรือลำดังกล่าวเพื่อสิทธิเรียกร้องอื่นอีกนั้นย่อมสามารถทำได้ เนื่องจากแม้ว่าจะจะเป็นเจ้าหนี้คนเดียวกันแต่สิทธิเรียกร้องนั้นมีมูลหนี้ที่แตกต่างกัน ส่วนกรณีที่เรือของลูกหนี้ได้ถูกกักไว้โดยเจ้าหนี้คนหนึ่งแล้วต่อมามีเจ้าหนี้คนอื่นของลูกหนี้ยื่นคำร้องขอให้ กักเรือลำดังกล่าวอีกในกรณีเช่นนี้เห็นว่าสามารถทำได้เนื่องจากเจ้าหนี้เป็นคนละคนกันและสิทธิเรียกร้องก็เป็นคนละสิทธิเรียกร้องกัน

ด้วยเหตุที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่ได้กำหนดเรื่องดังกล่าวไว้อย่างชัดเจนจึงทำให้มีการตีความที่แตกต่างกันว่าจะ กักเรือซ้ำได้หรือไม่ ในเรื่องนี้มีนักกฎหมายบางท่านมองว่าการกักเรือมิใช่การยึดหรืออายัดทรัพย์สินของลูกหนี้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง การขอให้ กักเรือซ้ำจึงไม่อาจพิจารณาไปตามหลักทั่วไปในมาตรา 290 ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ในการที่เจ้าหนี้รายหนึ่งขอให้ศาลสั่ง กักเรือของลูกหนี้เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้และเพื่อให้ลูกหนี้ปรากฏตัวต่อผู้คดีแล้ว ต่อมาเจ้าหนี้รายอื่นหรือเจ้าหนี้เดิมแต่มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือมูลใหม่ไม่เกี่ยวข้องกันกับมูลหนี้เดิมที่ขอให้ กักเรือไว้แล้วจะร้องขอให้มีการ กักเรือลำดังกล่าวอีกกรณีก็ชอบที่จะกระทำได้ไม่มีข้อห้าม ทั้งนี้ก็เพื่อให้การฟ้องร้องดำเนินคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือดังกล่าวสามารถที่จะดำเนินกระบวนการพิจารณาได้ในศาลไทย

กรณีมีปัญหาว่า หากเจ้าหนี้ได้เคยขอ กักเรือไว้แล้วแต่ศาลได้สั่งปล่อยเรือไปด้วยเหตุที่เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีภายในสามสิบวันนับแต่วันที่พนักงานบังคับคดีปิดหมาย กักเรือ หรือศาลมีคำสั่ง กักเรือ

แล้วเจ้าหนี้ไม่ชำระค่าธรรมเนียมการกักเรือ หรือศาลสั่งปล่อยเรือเพราะเจ้าหนี้มิได้ให้ความช่วยเหลือ เจ้าพนักงานบังคับคดีในการดำเนินการกักเรือเป็นต้น ต่อมาเจ้าหนี้จะมาร้องขอให้กักเรือตามมูลหนี้เดิมได้หรือไม่

พระราชบัญญัตินี้มีได้บัญญัติให้คลุมถึงดังเช่นในกฎหมายของประเทศอื่น ในอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์มาตรา 3 (3) ได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งว่าการกักเรือจะกระทำซ้ำโดยเจ้าหนี้เดิมในมูลเดิมไม่ได้ (A ship shall not be arrested , nor shall bail or other security be given more than once in any or more of the jurisdictions of any of the contracting states in respect of the same maritime claim by the same claimant) อย่างไรก็ตามหากเจ้าหนี้สามารถแสดงให้ศาลเห็นได้ว่ามีเหตุผลอันสมควร ศาลก็อาจสั่งอนุญาตให้ทำการกักเรือนั้นซ้ำอีกก็ได้

อย่างไรก็ดีแม้ในพระราชบัญญัตินี้จะมีได้บัญญัติห้ามการร้องขอให้กักเรือซ้ำในกรณีนี้ไว้ทางปฏิบัติก็ไม่น่าจะร้องขออีกได้ เพราะอาจเป็นการฟ้องซ้ำ ดำเนินกระบวนการพิจารณาซ้ำ หรือฟ้องซ้อน ต้องห้ามตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 148 มาตรา 144 หรือ มาตรา 173 (1) แล้วแต่กรณี⁶

นอกจากนี้ยังมีนักกฎหมายบางท่านเห็นว่า ในเรื่องการกักเรือซ้ำนั้นไม่สามารถกระทำได้ เนื่องจากพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 18 ระบุให้เรือที่ถูกกักถือเป็นทรัพย์สินอันเจ้าพนักงานยึดไว้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ดังนั้นจึงต้องห้ามไม่ให้เจ้าหนีรายอื่น กักเรือนั้นซ้ำอีก ตามนัยของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 290⁷ ส่วนกรณีที่เจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องขอ กักเรือลำใดลำหนึ่งของลูกหนี้หรือที่ลูกหนี้ครอบครองแล้วและศาลได้สั่งกักเรือตามคำขอของเจ้าหนี้ เจ้าหนี้จะยื่นคำร้องขอให้กักเรือลำอื่นของลูกหนี้หรือที่ลูกหนี้ครอบครองเพื่อสิทธิเรียกร้องอันเดียวกันกับสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ขอให้กักเรือลำแรกไปนั้นจะทำได้หรือไม่ จะเห็นได้ในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ก็ไม่ได้กล่าวไว้อย่างชัดเจนเช่นเดียวกัน แต่อาจจะตีความได้ว่าการกักเรือก็เพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเท่านั้น เมื่อหลักประกันการชำระหนี้ไม่เพียงพอที่จะทำได้ แต่การที่เจ้าหนี้จะขอ กักเรือไว้เกินกว่าที่จะให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ศาลก็ไม่ควรอนุญาต

เมื่อพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 5 ซึ่งกำหนดไว้ว่า เมื่อเรือถูกกักและได้รับการปล่อย หรือได้มีการวางหลักประกันเกี่ยวกับเรือนั้นเพื่อเป็นประกันสิทธิ

⁶ นพพร โปธิรังษิยากร, “กฎหมายใหม่ที่น่าสนใจ,” วารสารศาลพาห 34 (มีนาคม- เมษายน 2530) :133-134.

⁷ วุฒิพงษ์ เวชยานนท์, คู่มือทนายความฉบับพิเศษ, (กรุงเทพมหานคร :สำนักพิมพ์หนังสือกฎหมายกำลัง), หน้า 224.

เรียกร่องทางทะเลในรัฐใดๆเรือลำดังกล่าวจะไม่ถูกกักขังหรือถูกกักเพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร่องทางทะเลเดียวกันอีก แต่อย่างไรก็ตาม ตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดข้อยกเว้นโดยยอมให้เจ้าหน้าที่สามารถกักเรือเข้าได้อีก หากว่าสภาพหรือจำนวนของหลักประกันเกี่ยวกับเรือลำนั้นที่ได้วางไว้เพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร่องเดียวกันนั้นไม่เพียงพอ หรือหากมีกรณีที่บุคคลผู้ซึ่งวางหลักประกันไม่สามารถหรือมีแนวโน้มที่จะไม่สามารถดำเนินการตามข้อผูกพันบางส่วนหรือทั้งหมด หรือกรณีที่ได้มีการปล่อยเรือที่ถูกกักหรือคืนหลักประกันที่ได้วางไว้ก่อนแล้วเพราะมีคำขอหรือด้วยความยินยอมของผู้ร้องโดยมีเหตุอันสมควรหรือผู้ร้องนั้นไม่สามารถดำเนินการตามสมควรเพื่อป้องกันการปล่อยเรือ

ส่วนในกรณีที่เจ้าหน้าที่จะขอกักเรือของลูกหนี้หลายลำนั้นตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ไม่สามารถกระทำได้เช่นเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยอมให้เจ้าหน้าที่สามารถกักเรือลำอื่นๆของลูกหนี้ได้อีกโดยมีข้อยกเว้นเช่นเดียวกับขกเว้นของการยอมให้กักเรือลำดังกล่าวมาแล้ว

จะเห็นว่าหลักการตามบทบัญญัติของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นไม่ขัดกับหลักการตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แต่อย่างไรก็ตามและสามารถใช้เป็นแนวทางแก้ไขปรับปรุงหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ให้มีความชัดเจนขึ้นโดยนำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ที่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าการกักเรือเข้าจะกระทำไม่ได้เว้นแต่แต่จะเข้าข้อยกเว้นของกฎหมายตามที่ได้กล่าวมาแล้วซึ่งตามแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะช่วยลดปัญหาในการตีความกฎหมายที่แตกต่างกันได้เป็นอย่างดี

3.2.5 การปล่อยเรือจากการกัก

เปรียบเทียบหลักเกณฑ์ในการขอปล่อยเรือจากการกักตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ดังนี้

หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

ข้อ 4 การปล่อยเรือจากการกัก

1. เรือที่จะถูกกักจะได้รับการปล่อยเมื่อได้มีการวางหลักประกันที่เพียงพอในรูปแบบอันเป็นที่พอใจเว้นแต่เป็นกรณีเรือที่ถูกกักอันเกี่ยวกับสิทธิเรียกร่องใดๆ ตามที่ระบุในข้อ 1 วรรค 1 (s) และ(t) ในกรณีดังกล่าวศาลอาจอนุญาตให้บุคคลซึ่งครอบครองเรือนั้นใช้เรือต่อไปหรือดำเนินการอย่างอื่นเกี่ยวกับการปฏิบัติการของเรือในระหว่างช่วงที่มีการกักเรือ หากผู้นั้นวางหลักประกันที่เพียงพอ

2. ในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงกันระหว่างคู่กรณีเกี่ยวกับจำนวนและรูปแบบของหลักประกันที่เพียงพอศาลมีอำนาจจะกำหนดถึงสภาพและจำนวนหลักประกัน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินมูลค่าของเรือที่ถูกกัก

3. คำร้องขอให้ปล่อยเรือโดยการวางหลักประกันนั้นไม่ถือว่าเป็นการยอมรับผิด หรือเป็นการสละสิทธิในข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดใดๆที่มีอยู่

4. ถ้าเรือถูกกักในรัฐที่มีไช้ภาคีและไม่ได้รับการปล่อยแม้ว่าได้มีการวางหลักประกันเพื่อประกันเรือลำดังกล่าวในรัฐภาคีเพื่อสิทธิเรียกร้องเดียวกัน เมื่อมีคำขอให้ศาลของรัฐภาคีมีคำสั่งคืนหลักประกันนั้น

5. ถ้าเรือได้รับการปล่อยเพราะมีการวางหลักประกันอันเป็นที่พอใจเพื่อประกันเรือลำดังกล่าวในรัฐที่มีไช้ภาคี หลักประกันใดที่ได้วางไว้กับรัฐภาคีเพื่อสิทธิเรียกร้องเดียวกัน จะถูกสั่งให้คืนเพียงเท่าที่จำนวนทั้งหมดของหลักประกันที่วางไว้ทั้งสองรัฐเกินกว่า

(a) มูลค่าของสิทธิเรียกร้องเพื่อขอให้กักเรือ หรือ

(b) มูลค่าของเรือ

แล้วแต่ว่าจำนวนใดจะต่ำกว่า อย่างไรก็ตาม ห้ามมิให้มีคำสั่งคืนหลักประกันดังกล่าว เว้นแต่หลักประกันที่วางไว้กับรัฐที่มีไช้รัฐภาคีจะมีไว้สำหรับผู้ร้องอย่างแท้จริงและสามารถโอนได้อย่างเสรี

6. เมื่อได้วางหลักประกันตามวรรค 1 แล้ว บุคคลผู้ที่วางหลักประกันดังกล่าวอาจร้องขอต่อศาลเพื่อลด ปรับ หรือยกเลิกหลักประกันนั้นไม่ว่าในเวลาใดๆก็ได้

หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

มาตรา 19 ถ้าลูกหนึ่นำเงินมาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือตามมาตรา 8 วรรคสี่ โดยยอมรับผิด ให้การกักเรือตามคำสั่งกักเรือเป็นอันสิ้นสุดลง และให้ศาลสั่งปล่อยเรือที่กักไว้นั้นโดยพลัน

ในกรณีเช่นนี้ ให้ถือว่าได้มีคำพิพากษาของศาลถึงที่สุดให้เจ้าหนี้นั้นระงับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่ระงับไว้ในคำร้องขอให้กักเรือ

มาตรา 20 ในกรณีที่ลูกหนึ่นมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ถ้าลูกหนึ่นำเงินมาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือตามมาตรา 8 วรรคสี่ โดยไม่ยอมรับผิดให้การกักเรือตามคำสั่งกักเรือเป็นอันสิ้นสุด และให้ศาลสั่งปล่อยเรือที่กักไว้นั้นโดยพลัน

มาตรา 21 ลูกหนึ่นซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจขอให้ศาลที่สั่งกักเรือปล่อยเรือนั้นโดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาล พร้อมทั้งวางหลักประกันตามที่ศาลกำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือเพื่อให้เป็นประกันการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้นั้น

ลูกหนึ่นจะมอบอำนาจ.....

มาตรา 22 บุคคลอื่นซึ่งได้รับหรือจะได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกักอาจยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ปล่อยเรือได้โดยวางหลักประกันในนามลูกหนี้ และให้ถือว่าบรรดาการกระทำที่ผู้ยื่นคำร้องนั้นจำเป็นต้องกระทำไปในการขอให้ศาลปล่อยเรือเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนลูกหนี้

บุคคลตามวรรคหนึ่ง.....

มาตรา 27 ให้ศาลสั่งคืนหลักประกันที่เจ้าหนี้ ลูกหนี้หรือบุคคลตามมาตรา 22 วางไว้ต่อศาลเมื่อ

(1) เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12 (2) และลูกหนี้ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันดังกล่าว

(2) ลูกหนี้มิได้ฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการที่เจ้าหนี้ขอให้สั่งกักเรือภายในหกสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12 (2) และเจ้าหนี้ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันดังกล่าว

(3) เจ้าหนี้หรือลูกหนี้ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนไม่ว่าในเวลาใดๆ และคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งไม่ค้าน

(4) ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา 22

(ก) เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12 (2) และบุคคลตามมาตรา 22 ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันดังกล่าว

(ข) เจ้าหนี้หรือบุคคลตามมาตรา 22 ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนไม่ว่าในเวลาใดๆ และเจ้าหนี้หรือบุคคลตามมาตรา 22 แล้วแต่กรณีไม่คัดค้าน

ในเรื่องการขอปล่อยเรือจากการกักนั้นตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้แบ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปล่อยเรือออกเป็นหลายกรณี เช่น

กรณีแรก การขอปล่อยเรือโดยลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนานอกราชอาณาจักรโดยยอมรับผิดตามมาตรา 19 ในกรณีดังกล่าวนี้เมื่อลูกหนี้นำเงินมาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ โดยยอมรับผิดให้การกักเรือสิ้นสุดลง

กรณีที่สอง การขอปล่อยเรือโดยลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรโดยไม่ยอมรับผิดตามมาตรา 20 กรณีนี้เมื่อลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรนำเงินมาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือโดยไม่ยอมรับผิด การกักเรือตามคำสั่งศาลเป็นอันสิ้นสุดลงและให้มิคำสั่งปล่อยเรือ

กรณีที่สาม การขอปล่อยเรือโดยลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนานอกราชอาณาจักรตามมาตรา 21 ซึ่งเป็นกรณีที่ลูกหนี้ซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจขอให้ศาลที่สั่งกักเรือปล่อยเรือนั้นโดยการวางหลักประกันตามที่ศาลกำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ

กรณีที่ดี การขอปล่อยเรือโดยบุคคลอื่นตามมาตรา 22 ซึ่งเมื่อบุคคลอื่นซึ่งได้รับหรือจะได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกักอาจยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ปล่อยเรือได้โดยวางหลักประกันในนามของลูกหนี้ และให้ถือว่าบรรดาการกระทำที่ผู้ยื่นคำร้องนั้นจำเป็นต้องกระทำไปในการขอให้ศาลปล่อยเรือเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของลูกหนี้

ในการขอปล่อยเรือนั้นพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดจำนวนหลักประกันที่ลูกหนี้หรือบุคคลอื่นที่ได้รับหรือจะได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกักจะต้องนำวางต่อศาลเพื่อขอปล่อยเรือโดยให้ศาลเป็นผู้กำหนดหลักประกันดังกล่าว

เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการขอปล่อยเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นจะเห็นได้ว่า หลักเกณฑ์ในการขอปล่อยเรือตามที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการกักเรือมาตรา 19 ถึงมาตรา 21 นั้นค่อนข้างจะมีความแตกต่างกันในส่วนรายละเอียดจึงทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น หากลูกหนี้ซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรตามมาตรา 21 นั้นร้องขอปล่อยเรือสิ่งที่กฎหมายต้องการคือหลักประกันเท่านั้นที่จะต้องนำมาวางต่อศาลและเป็นดุลยพินิจของศาลที่จะสั่งตามที่เห็นสมควรได้ แต่ในขณะที่มาตรา 20 กำหนดไว้ชัดเจนว่า “ลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร” หากจะขอปล่อยเรือต้องนำ “เงิน” เท่านั้นมาวางต่อศาลและต้องเต็มตามจำนวนที่ศาลกำหนดด้วยจึงจะขอปล่อยเรือที่ถูกกักได้ซึ่งถ้าหากตีความโดยเคร่งครัดว่า “เงิน” ก็คือ “เงิน” แต่ “หลักประกัน” อาจไม่ใช่เงินก็ได้ ซึ่งอาจทำให้เข้าใจได้ว่า หลักการของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เหมือนจะให้ประโยชน์แก่เจ้าของเรือต่างชาติมากกว่าเจ้าของเรือไทย⁸ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนของประหลักซึ่งตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นได้บัญญัติให้ศาลเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจกำหนดจำนวนของหลักประกัน ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือ จำนวนของหลักประกันนั้นศาลจะกำหนดได้มากน้อยเพียงใด และใช้หลักเกณฑ์ใดเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา เพราะถ้าศาลกำหนดจำนวนหลักประกันเท่ากับจำนวนสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ก็อาจสูงเกินไป เพราะเจ้าหนี้อาจจะเรียกร้องและกล่าวอ้างถึงความเสียหายเกินกว่าความเป็นจริง แต่หากศาลกำหนดจำนวนของหลักประกันน้อยกว่าสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ เจ้าหนี้ก็อาจได้รับความเสียหายโดยเฉพาะในกรณีที่ลูกหนี้นำหลักประกันมาวางศาลโดยยอมรับผิด เจ้าหนี้ก็จะได้เงินจำนวนดังกล่าวไปเท่านั้น และถ้าหากศาลกำหนดหลักประกันเกินกว่ามูลค่าของเรือลูกหนี้ก็อาจจะทิ้งเรือไปเลยโดยไม่นำหลักประกันมาวางศาลเพราะหลักประกันที่เกินกว่ามูลค่าเรือจะก่อภาระเพิ่มเติมให้แก่ลูกหนี้เป็นอย่างมาก

แต่เมื่อพิจารณาถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดจำนวนของหลักประกันในการปล่อยเรือตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะเห็นได้ว่า ในข้อ 4 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้

⁸ สงคราม วัฒนารัตน์, “การกักเรือตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ,” หน้า 194.

วางหลักไว้ว่า เรือที่ถูกกักจะได้รับการปล่อยเมื่อได้มีการวางหลักประกันที่เพียงพอในรูปแบบอันเป็นที่พอใจ เว้นแต่เป็นกรณีเรือที่ถูกกักอันเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมในเรือหรือสิทธิครอบครองเรือ ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมในเรือ เกี่ยวกับการจ้างแรงงานหรือรายได้จากเรือ

และในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงกันระหว่างคู่กรณีเกี่ยวกับจำนวนและรูปแบบของหลักประกันที่เพียงพอศาลมีอำนาจจะกำหนดถึงสภาพและจำนวนของหลักประกัน แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินมูลค่าของเรือที่ถูกกัก

ตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นี้หมายความว่า หากคู่กรณีสามารถตกลงกันได้ถึงจำนวนของหลักประกันที่จะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอปล่อยเรือที่ถูกกักก็ให้ศาลกำหนดจำนวนของหลักประกันเป็นไปตามนั้น แต่หากคู่กรณีไม่สามารถตกลงกันได้ถึงจำนวนของหลักประกันดังกล่าวก็ให้ศาลเป็นผู้ดุลยพินิจกำหนดจำนวนของหลักประกันนั้น แต่อย่างไรก็ตาม การกำหนดจำนวนของหลักประกันที่จะต้องวางเพื่อขอปล่อยเรือนั้นจะกำหนดเกินกว่ามูลค่าของเรือที่ถูกกักไม่ได้ และเมื่อมีการวางหลักประกันแล้วบุคคลที่วางหลักประกันสามารถร้องขอต่อศาลเพื่อลด ปรับ หรือยกเลิกหลักประกันนั้น ไม่ว่าในเวลาใดๆก็ได้

จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นเป็นแนวทางที่ค่อนข้างมีความชัดเจนเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนของหลักประกันที่จะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอปล่อยเรือ ดังนั้นในส่วนของประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนของหลักประกันที่ถูกหนีหรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับความเสียหายจะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอปล่อยเรือที่เกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการวางหลักประกันของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งวางหลักไว้ว่าจำนวนของหลักประกันต้องไม่เกินมูลค่าของเรือที่ถูกกักนั้นสามารถใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนหลักประกันในการปล่อยเรือที่เกิดตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้เป็นอย่างดีโดยการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ว่าหลักประกันที่จะต้องวางเพื่อขอปล่อยเรือนั้นจะกำหนดเกินกว่ามูลค่าของเรือที่ถูกกักไม่ได้ และเมื่อมีการวางหลักประกันแล้วบุคคลที่วางหลักประกันสามารถร้องขอต่อศาลเพื่อลด ปรับ หรือยกเลิกหลักประกันนั้น ไม่ว่าในเวลาใดๆก็ได้ ซึ่งการกำหนดไว้ดังกล่าวนี้ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมแนวทางหนึ่งในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนของหลักประกันที่ถูกหนีจะต้องนำมาวางต่อศาล

นอกจากนี้การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้เขียนหลักไว้กว้างๆว่าในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงกันระหว่างคู่กรณีเกี่ยวกับจำนวนและรูปแบบของหลักประกันที่เพียงพอศาลมีอำนาจจะกำหนดถึงสภาพและจำนวนของหลักประกัน จะเห็นว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่ได้จำกัดว่าหลักประกันที่จะต้องวางนั้นจะต้องเป็นเงิน ดังนั้นการที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้กำหนดไว้ว่าลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหากจะขอปล่อยเรือต้องนำ “เงิน” เท่านั้นมาวางต่อ

ศาลและต้องเต็มตามจำนวนที่ศาลกำหนดด้วยจึงจะขอลปล่อยเรือที่ถูกกักได้จึงไม่สอดคล้องกับแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งหากประเทศไทยจะปรับปรุงกฎหมายการกักเรือให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้ก็มีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขเกี่ยวกับประเภทของหลักประกันตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ดังกล่าวด้วย โดยไม่ต้องจำกัดว่าหลักประกันที่ถูกหนี้ยี่มีมูลค่าในราชอาณาจักรจะต้องนำมาวางศาลนั้นจะต้องเป็นเงินเท่านั้น การกำหนดไว้กว้างๆเพียงว่า “หลักประกันใดๆ” น่าจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมกว่า เนื่องจากหลักประกันนั้นไม่ควรจำกัดอยู่เฉพาะหลักประกันซึ่งเป็นเงินเท่านั้นและยังเป็นไปในแนวทางเดียวกับการวางหลักประกันกรณีที่ถูกหนี้ยี่ไม่มีมูลค่าในราชอาณาจักรด้วย ทั้งการกำหนดไว้ดังกล่าวสามารถแก้ไขปัญหาทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับรูปแบบหรือประเภทของหลักประกันที่จะต้องนำมาวางต่อศาลตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้เป็นอย่างดี

นอกจากนี้จะต้องมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ให้ครอบคลุมถึงกรณีหากเรือนั้นถูกกักในรัฐที่มีไช่ภาคีและไม่ได้รับการปล่อยแม้ว่าลูกหนี้ยี่ได้มีการวางหลักประกันเพื่อประกันเรือดังกล่าวในรัฐภาคีเพื่อสิทธิเรียกร้องเดียวกันนั้น เมื่อลูกหนี้ยี่ได้มีคำขอให้ศาลของรัฐภาคีมีคำสั่งคืนหลักประกันนั้น และรวมถึงกรณีที่ศาลจะต้องคืนหลักประกันถ้าหากเรือที่ถูกกักได้รับการปล่อยเพราะมีการวางหลักประกันอันเป็นที่พอใจเพื่อประกันเรือลำดังกล่าวในรัฐที่มีไช่ภาคีหลักประกันใดที่ได้วางไว้กับรัฐภาคีเพื่อสิทธิเรียกร้องเดียวกัน จะถูกสั่งให้คืนเพียงเท่าที่จำนวนทั้งหมดของหลักประกันที่วางไว้ทั้งสองรัฐเกินกว่า (1) มูลค่าของสิทธิเรียกร้องเพื่อขอให้กักเรือหรือ (2) มูลค่าของเรือ แล้วแต่ว่าจำนวนใดจะต่ำกว่า โดยมีเงื่อนไขว่าห้ามมิให้มีศาลมีคำสั่งคืนหลักประกันดังกล่าวเว้นแต่หลักประกันที่วางไว้กับรัฐที่มีไช่ภาคีจะมีไว้สำหรับผู้ทรงสิทธิเรียกร้องอย่างแท้จริงและสามารถโอนได้อย่างเสรี การที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 จะบัญญัติให้ครอบคลุมไปถึงกรณีข้างต้นดังกล่าวนี้จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจการเดินเรือในปัจจุบันได้เป็นอย่างมาก

3.2.6 ความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกักเรือ **เปรียบเทียบหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกักเรือตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ดังนี้**

หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

ข้อ 6 การคุ้มครองเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือที่ถูกกัก

1. ศาลอาจกำหนดเงื่อนไขของการกักเรือหรือของการคงสภาพการกักเรือที่ดำเนินการอยู่แล้ว โดยให้ผู้ร้องที่ประสงค์จะกักเรือหรือที่ได้มาซึ่งการกักเรือ วางหลักประกันตามชนิด จำนวน และตามเงื่อนไขที่ศาลนั้นจะเห็นสมควร สำหรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่จำเลยอันเป็นผลจากการกักเรือซึ่งผู้ร้องอาจต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงความเสียหายแก่จำเลยในผลของ

- (a) การกักโดยมิชอบ หรือโดยไม่มีเหตุอันควร หรือ
 - (b) การเรียกหลักประกันที่เกินสมควรและมีการวางหลักประกันตามจำนวนที่เรียก
2. ศาลของรัฐที่กักเรือมีอำนาจวินิจฉัยขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ร้องในความสูญหายหรือเสียหายเพราะเหตุแห่งการกักเรือ(ถ้ามี) รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงความสูญหายหรือเสียหายจากผลของ
- (a) การกักโดยมิชอบ หรือโดยไม่มีเหตุอันควร หรือ
 - (b) การเรียกหลักประกันที่เกินสมควรและได้วางหลักประกันตามจำนวนที่เรียก
3. ความรับผิดชอบของผู้ร้องตามวรรค 2 ของข้อนี้(ถ้ามี) ให้พิจารณาจากกฎหมายของรัฐที่กักเรือ
4. ในกรณีที่ศาลของรัฐอื่นหรืออนุญาโตตุลาการต้องเป็นผู้ชี้ขาดมูลคดีตามบทบัญญัติในข้อ 7 การดำเนินกระบวนการพิจารณาใดๆ อันเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ร้องตามวรรค 2 ของข้อนี้ อาจให้รอไว้ก่อนจนกว่าจะมีคำวินิจฉัยชี้ขาดดังกล่าว
5. เมื่อได้วางหลักประกันตามวรรค 1 ของข้อนี้ บุคคลผู้ที่วางหลักประกันสามารถร้องขอต่อศาลในเวลาใดๆ เพื่อลด ขยายหรือยกเลิกหลักประกันนั้น

หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

มาตรา 8 เมื่อได้รับคำร้องขอให้กักเรือ ให้ศาลดำเนินการไต่สวนฝ่ายเดียวเป็นการด่วน ถ้าเป็นที่พอใจจากพยานหลักฐานที่เจ้าหน้าที่นำมาสืบว่าสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่ยกขึ้นอ้างเป็นเหตุในการขอให้กักเรื่อนั้นมีมูล และในกรณีที่เรือที่เจ้าหน้าที่ขอให้ศาลสั่งกักมิได้อยู่ในราชอาณาจักรในเวลาที่ยื่นคำร้อง เจ้าหน้าที่ได้แสดงให้เห็นเป็นที่พอใจศาลว่าเรื่อนั้นจะเข้ามาในราชอาณาจักรและจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล ให้ศาลสั่งกักเรื่อนั้น

ในการสั่งกักเรือตามวรรคสอง ถ้าเป็นกรณีที่ลูกหนี้ไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ศาลจะสั่งให้เจ้าหน้าที่นำหลักประกันตามที่ศาลเห็นสมควรมาวางต่อศาลก่อนการบังคับตามคำสั่งกักเรือ เพื่อเป็นประกันความเสียหายเนื่องจากการกักเรือ ซึ่งเจ้าหน้าที่อาจต้องรับผิดชอบต่อกฎนี้ก็ได้ แต่ในกรณีที่ลูกหนี้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรให้ศาลสั่งให้เจ้าหน้าที่นำหลักประกันมาวางต่อศาลก่อนการบังคับตามคำสั่งกักเรือทุกกรณี เว้นแต่เจ้าหน้าที่ได้แสดงให้เห็นเป็นที่พอใจศาลว่าทรัพย์สินอื่นของลูกหนี้ที่อยู่ในราชอาณาจักรมีไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ให้แก่เจ้าหน้าที่

คำสั่งกักเรือตามวรรคสองให้ศาลกำหนดหลักประกันที่ลูกหนี้หรือบุคคลตามมาตรา 22 จะต้องวางต่อศาลเพื่อขอให้ปล่อยเรื่อนั้นไว้ด้วย

คำสั่งกักเรือตามมาตรา นี้ให้เป็นที่สุด

ในเรื่องของการคุ้มครองเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือที่ถูกกักเรื่อนั้นพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ในมาตรา 8 เนื่องจากการที่เรือถูกกักนั้นอาจนำมาซึ่ง

ความเสียหายแก่ลูกหนี้หรือเจ้าของเรือได้เช่น การที่จะต้องขาดรายได้รวมทั้งต้องมีภาระค่าใช้จ่ายต่างๆในการดำเนินงานของเรือ ดังนั้นกฎหมายจึงมีความจำเป็นที่จะต้องคุ้มครองบุคคลข้างต้นเช่นกัน จึงต้องมีการกำหนดเงื่อนไขบางประการให้เจ้าหนี้ที่ขอกักเรือต้องนำหลักประกันมาวางศาลเพื่อเป็นการประกันความเสียหายที่เจ้าหนี้อาจจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวหากการกักเรือนั้นไม่ชอบหรือไม่เป็นธรรมและลูกหนี้ได้รับความเสียหาย และเจ้าหนี้ไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายแก่ลูกหนี้ได้

ในเรื่องของความรับผิดชอบดังกล่าวของเจ้าหนี้ที่ขอกักเรือนั้นมาตรา 8 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้กำหนดเรื่องหลักประกันที่เจ้าหนี้จะต้องนำมาวางต่อศาลไว้ 2 กรณี คือ

1. ในกรณีที่ลูกหนี้ไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรกฎหมายกำหนดให้เป็นดุลยพินิจของศาลที่จะสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันมาวางต่อศาลหรือไม่ก็ได้

2. ในกรณีที่ลูกหนี้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร กรณีนี้กฎหมายกำหนดบังคับว่า ศาลจะต้องสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันมาวางต่อศาลเสมอ แต่ถ้าหากเจ้าหนี้สามารถพิสูจน์ให้ศาลเชื่อได้ว่าแม้ว่าลูกหนี้จะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร แต่ทรัพย์สินอื่นๆของลูกหนี้ที่มีอยู่ในราชอาณาจักรนั้นไม่เพียงพอต่อการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้จึงจำเป็นต้องขอกักเรือของลูกหนี้ กรณีเช่นนี้ถือได้ว่ามีเหตุผลอันสมควรที่ศาลไม่จำเป็นต้องสั่งให้เจ้าหนี้วางหลักประกันแต่อย่างใด⁹

จะเห็นว่าตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นในเรื่องของการกำหนดให้เจ้าหนี้นำหลักประกันมาวางต่อศาลนั้นถ้าศาลใช้ดุลยพินิจให้เจ้าหนี้ไม่ต้องวางหลักประกันต่อศาลในการขอให้กักเรือจะไม่มีปัญหา แต่ถ้าหากศาลใช้ดุลยพินิจให้เจ้าหนี้วางหลักประกันต่อศาลหรือเป็นกรณีที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 กำหนดให้ศาลต้องกำหนดให้เจ้าหนี้วางหลักประกันต่อศาล ปัญหาในทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นก็คือ หลักประกันที่ศาลจะสั่งให้เจ้าหนี้นำมาวางนั้นจะต้องเป็นหลักประกันประเภทใด และควรจะเป็นจำนวนเท่าใดเพราะถ้าหากศาลกำหนดจำนวนของหลักประกันที่จะต้องวางนั้นมากเกินไปก็จะเป็นภาระแก่เจ้าหนี้ซึ่งได้รับความเสียหายอยู่แล้วจึงมาขอกักเรือ แต่ถ้าศาลกำหนดไว้น้อยเกินไปหลักประกันดังกล่าวก็อาจไม่เพียงพอที่จะนำไปชดเชยค่าเสียหายให้แก่ลูกหนี้หรือเจ้าของเรือที่ถูกกักโดยมิชอบได้เมื่อคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องถึงที่สุด

ในเรื่องของการกำหนดให้เจ้าหนี้นำหลักประกันมาวางต่อศาลดังกล่าวนี้เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคุ้มครองเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือที่ถูกกักตามข้อ 6 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แล้วจะเห็นว่า บทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการคุ้มครองเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือที่ถูกกักของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ดังกล่าวไม่กระทบต่อหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคุ้มครองเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือที่ถูกกักตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 8 แต่อย่างใดและไม่สามารถใช้เป็นแนวทางแก้ไขปัญหาทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับหลักประกันที่ศาลจะสั่งให้เจ้าหนี้นำมาวางตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้เพราะหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการคุ้มครองเจ้าของเรือ

⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 198.

และผู้เช่าเรือที่ถูกกักตามข้อ 6 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นศาลจะเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจในการกำหนดชนิดและจำนวนของหลักประกันที่เจ้าหนี้จะต้องวางต่อศาลสำหรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่จำเลยอันเนื่องมาจากการกักเรือเช่นกัน

แต่อย่างไรก็ตามการที่หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าความรับผิดสำหรับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่จำเลยอันเป็นผลจากการกักเรือซึ่งผู้ร้องอาจจะต้องรับผิดชอบซึ่งให้รวมถึงความเสียหายที่แก่จำเลยอันเนื่องมาจากการกักโดยมิชอบ หรือโดยไม่มีเหตุอันควร หรือการเรียกหลักประกันที่เกินสมควรและได้วางหลักประกันตามจำนวนที่เรียก การนำหลักการดังกล่าวของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มาบัญญัติไว้จะทำให้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มีความชัดเจนมากขึ้นว่า การที่ศาลกำหนดให้เจ้าหนี้วางหลักประกันก็เพื่อเป็นการประกันความเสียหายที่เจ้าหนี้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ลูกหนี้อันเนื่องมาจากการกักโดยมิชอบหรือโดยไม่มีเหตุอันควร หรือการเรียกหลักประกันที่เกินสมควรและได้วางหลักประกันตามจำนวนที่เรียก และรวมถึงประกันความเสียหายอื่นอันเนื่องมาจากมาจากการกักเรือด้วย

นอกจากนี้การที่ข้อ 6 วรรค 2 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กำหนดให้ศาลของรัฐที่กักเรือมีอำนาจวินิจฉัยขอบเขตความรับผิดของผู้ร้องขอให้กักเรือเพื่อความปลอดภัยหรือเสียหายเพราะการกักเรือโดยมิชอบหรือโดยไม่มีเหตุสมควรหรือมีการเรียกหลักประกันที่เกินสมควรนั้น จะเห็นได้ว่าตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาขอบเขตความรับผิดของผู้ร้องขอให้กักเรือก็คือ ศาลที่มีคำสั่งกักเรือในรัฐที่มีการกักเรือเท่านั้นไม่ใช่ศาลอื่นในรัฐนั้นๆ การนำหลักการในส่วนนี้ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มาใช้จะทำให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศซึ่งเป็นศาลที่มีคำสั่งให้กักเรือนั้นจะเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาความรับผิดของเจ้าหนี้ในกรณีที่มีการกักเรือด้วยโดยลูกหนี้หรือเจ้าของเรือที่ได้รับความเสียหายสามารถนำคดีมาฟ้องร้องยังศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้แม้ว่าการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายจากการกักเรืออาจเป็นเรื่องละเมิดซึ่งในตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 นั้นคดีละเมิดยังมีความไม่ชัดเจนว่าจะเป็นคดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือด้วยหรือไม่ และจะบังคับเอาแก่หลักประกันที่เจ้าหนี้ได้วางไว้ต่อศาลเพื่อเป็นประกันความเสียหายอันเกิดจากการกักเรือได้หรือไม่¹⁰ การนำเอาหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ดังกล่าวมาใช้จะทำให้เกิดความชัดเจนขึ้นว่าลูกหนี้จะฟ้องร้อง

¹⁰ ไพทิต เอกจริยกร, “ปัญหาและอุปสรรคในการกักเรือตาม พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ. 2534 และการแก้ไขปัญหาโดยอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999,” วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ The Intellectual Property and International Trade Law Forum :Special Issue 1999 2 (2542): 157.

เรียกค่าเสียหายในคดีละเมิดต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาได้ดังที่กล่าวมาข้างต้น นอกจากนี้ในทางปฏิบัติ จะเกิดความสะดวกหากการกักเรือ การปล่อยเรือ การเรียกค่าเสียหายใดๆที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับการ กักเรือนั้นจะได้รับการพิจารณาคดีในศาลเดียวกัน

3.2.7 เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดี

เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดีตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ดังนี้

หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

ข้อ 7 เขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดี

1. ศาลของรัฐที่มีการกักเรือ หรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือมีอำนาจพิจารณามูลคดีที่เป็นเหตุให้กักเรือ เว้นแต่คู่กรณีจะตกลงกันหรือได้ตกลงกันโดยสมบูรณ์ที่จะเสนอข้อพิพาทไปยังศาลของรัฐอื่นซึ่งยอมรับที่จะใช้อำนาจศาล หรือไปยังอนุญาโตตุลาการ

2. โดยไม่คำนึงถึงบทบัญญัติในวรรค 1 ของข้อนี้ ศาลของรัฐที่มีการกักเรือหรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรืออาจปฏิเสธที่จะใช้อำนาจพิจารณาคดี หากการปฏิเสธนั้นสามารถกระทำได้ตามกฎหมายของรัฐนั้น และมีศาลอื่นยอมรับพิจารณาคดีนั้น

3. ในกรณีที่ศาลของรัฐที่มีการกักเรือหรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือ:

(a) ไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณามูลคดี หรือ

(b) ปฏิเสธที่จะใช้อำนาจตามบทบัญญัติในวรรค 2 ของข้อนี้

เมื่อมีคำร้องขอ ศาลนั้นอาจมีคำสั่งกำหนดระยะเวลาให้ผู้ร้องดำเนินกระบวนการพิจารณาต่อหน้าศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจ

4. ถ้าไม่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งในวรรค 3 ของข้อนี้ เมื่อมีคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้ปล่อยเรือที่ถูกกักหรือปล่อยหลักประกันที่ได้วางไว้

5. ถ้าได้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งในวรรค 3 ของข้อนี้ หรือถ้าได้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาต่อหน้าศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจในรัฐอื่น โดยปราศจากคำสั่งศาลดังกล่าว คำวินิจฉัยอันเป็นที่สุดใดๆซึ่งเป็นผลจากกรณีข้างต้นให้เป็นที่ยอมรับและมีผลบังคับกับเรือที่ถูกกักหรือหลักประกันที่ได้วางไว้เพื่อให้ได้รับการปล่อยเรือ ภายใต้งบเงื่อนไข ดังนี้

(a) จำเลยได้รับคำบอกกล่าวตามสมควรเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาดังกล่าว และมีโอกาสตามสมควรที่จะต่อสู้คดี และ

(b) การยอมรับดังกล่าวไม่ขัดกับแนวนโยบายแห่งรัฐ

6. บทบัญญัติในวรรค 5 ของข้อนี้ ไม่มีผลจำกัดการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ หรือคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการอย่างอื่นภายใต้กฎหมายของรัฐที่กักเรือหรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือจากการกัก

หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

มาตรา 4 ภายใต้บังคับมาตรา 5 และมาตรา 6 ก่อนฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่าลูกหนี้จะมีภูมิลำเนา ในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่ง ลำใดที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่หรือ จะเข้ามาอยู่ในเขตศาล

มาตรา 28 เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12 (2) แล้ว เจ้าหนี้จะ ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลดังต่อไปนี้ได้ คือ

- (1) ศาลที่สั่งกักเรือ
- (2) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งมี ศาลตาม (1) แต่ศาลจะรับฟ้องไว้พิจารณาต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เป็นที่ พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก

ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 4 นั้นศาลที่มีอำนาจสั่งกักเรือคือ ศาลที่ เรือเข้ามาอยู่ในเขตอำนาจศาล หรือศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล แต่กรณี การขอให้ศาลสั่งกักเรือที่ยังไม่เข้ามาอยู่ในเขตศาล เจ้าหนี้จะต้องแสดงให้เป็นที่พอใจแก่ศาลว่า เรือ นั้น จะเข้ามาในประเทศไทยและจะเข้ามาอยู่ในเขตศาลด้วย

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ให้คำจำกัดความคำว่า “ศาล” ไว้ในมาตรา 3 ว่า หมายรวมถึง ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัด และเมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ทำการปิด หมายกักเรือตามมาตรา 12 (2) แล้ว ศาลที่มีอำนาจรับคำฟ้องคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่ได้ยื่นขอให้ กักเรือตามมาตรา 28 คือ (1) ศาลที่สั่งกักเรือ นั้น และ (2) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้น ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งซึ่งมี ศาลตาม (1) แต่ศาลจะรับฟ้องไว้พิจารณาต่อเมื่อ เจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เป็นที่พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก ซึ่งจะเห็น ได้ว่าหลักการตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นเมื่อศาลมีคำสั่งกักเรือแล้วการฟ้องคดี ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือสามารถฟ้องร้องต่อศาลที่สั่งกักเรือ นั้นเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ตามถ้าหาก เจ้าหนี้แสดงให้ศาลเห็นว่าศาลอื่นที่มีเขตอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งจะ สามารถพิจารณาพิพากษาคดีได้โดยสะดวกกว่าศาลที่สั่งกักเรือพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ก้อนุญาตให้เจ้าหนี้นำคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องดังกล่าวไปฟ้องยังศาลอื่นที่เจ้าหนี้ต้องการได้ ซึ่งก็คือ ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัดนั่นเอง

แต่ในปัจจุบันเนื่องจากการได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ซึ่งมีผลบังคับใช้ไปเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2539 โดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้เนื่องจากคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นคดีที่มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากคดีอาญาและคดีแพ่งทั่วไป ซึ่งคดีเหล่านี้หากได้รับการพิจารณาโดยผู้พิพากษาซึ่งมีความรู้และความเข้าใจในเรื่องเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและมีบุคคลภายนอกซึ่งมีความรู้และความเข้าใจในเรื่องดังกล่าวร่วมในการพิจารณาและพิพากษาคดีด้วยจะทำให้การพิจารณาและพิพากษาคดีเป็นไปโดยรวดเร็วมีประสิทธิภาพและเป็นธรรมยิ่งขึ้น และต่อมาเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2540 ได้มีการจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางขึ้น โดยตามมาตรา 7 ของพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯ นั้น กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจะมีอำนาจพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศ เช่น คดีอาญาเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตร คดีอาญาเกี่ยวกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง 275 คดีแพ่งเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และคดีพิพาทตามสัญญาถ่ายถอดเทคโนโลยีหรือสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิ คดีแพ่งอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง มาตรา 275 คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าหรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ การประกันภัย และนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ออกเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมตาม (5) การส่งเงินเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ทรัสต์รีซีทรวมทั้งการประกันภัยเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว คดีแพ่งเกี่ยวกับการทุบตลาดและการอุดหนุนสินค้าหรือการให้บริการจากต่างประเทศ คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่เกี่ยวกับข้อพิพาทในการออกแบบวงจรรวม การค้นพบทางวิทยาศาสตร์ ข้อทางการค้า ข้อทางภูมิศาสตร์ที่แสดงถึงแหล่งกำเนิดของสินค้า ความลับทางการค้า และการคุ้มครองพันธุ์พืช คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ คดีแพ่งเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาท และที่สำคัญคือในมาตรา 7 (7) นี้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาคดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือด้วย ส่วนเหตุที่พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรื่อนั้นก็เนื่องจากผู้ยกอ้างมีความเห็นว่ามีมูลหนี้ที่เกี่ยวกับการกักเรือส่วนใหญ่จะมีมูลเหตุของหนี้เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ และในการขอกักเรื่อนั้นมีลักษณะพิเศษค่อนข้างไปในทางเทคนิคหากให้ศาลธรรมดาทั่วๆ ไป ดำเนินการก็จะเกิดความคลั่งงุ่นไม่สอดคล้องชัดเจนในการใช้กฎหมาย¹¹

¹¹ ไพทิจิต เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, หน้า 116.

และนอกจากนี้ในมาตรา 8 ของพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯได้กำหนดไว้ว่า เมื่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเปิดทำการแล้ว ห้ามมิให้ศาลชั้นต้นอื่นรับคดีที่อยู่ในอำนาจศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศไว้พิจารณาพิพากษา

ดังนั้นเมื่อพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษ(jus special)ได้ออกมาบังคับใช้ภายหลังจากพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งกฎหมายพิเศษเช่นกันได้มีการบังคับใช้ ด้วยเหตุนี้บทบัญญัติใดของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ที่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯจึงต้องใช้พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับหลังบังคับแทน จึงมีผลทำให้มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ที่ให้ความหมายคำว่า “ศาล” ว่าหมายถึง ศาลแพ่ง และศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัด ถูกยกเลิกและไม่ผลบังคับใช้อีกต่อไป การที่พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯ มาตรา 7 (7) กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรื่อนั้น จึงทำให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจรับคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือและสั่งกักเรือ และมีอำนาจในการรับพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องขอให้กักเรือด้วย จึงมีผลทำให้หลักเกณฑ์ตามมาตรา 28 (2) ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่มีผลบังคับใช้อีกต่อไปเช่นเดียวกัน เนื่องจากตามมาตรา 28 (2) นั้นกำหนดให้ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งซึ่งก็คือ ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี ศาลจังหวัด มีอำนาจในการรับพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องขอให้กักเรือจึงขัดแย้งกับหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯ ดังกล่าวข้างต้น

ในปัจจุบันเมื่อยังไม่มีการจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศภาคจะนั้นศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางจึงเป็นศาลเดียวที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ ศาลอื่นไม่ว่าศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัด จะไม่มีอำนาจในการสั่งกักเรือและพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้อ้างขึ้นเพื่อขอให้ศาลสั่งกักเรืออีกต่อไป

คำวินิจฉัยของประธานศาลฎีกาที่ 41/2542 โจทก์ฟ้องว่า จำเลยทั้งสามได้ยื่นคำร้องต่อศาลจังหวัดชลบุรีขอให้กักเรือของโจทก์โดยที่จำเลยที่ 1 และที่ 2 มิได้เป็นเจ้าของซึ่งมีภูมิลำเนาในประเทศไทยแต่อ้างว่ามีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย และมูลหนี้เกี่ยวกับเรือเกิดขึ้นก่อนที่โจทก์จะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือเป็นผู้ครอบครองเรือ การที่จำเลยทั้งสามนำเจ้าพนักงานบังคับคดีไปทำการกักเรือตามคำสั่งศาลจังหวัดชลบุรีซึ่งไม่มีอำนาจพิจารณาคดีกักเรือ เป็นการไม่ชอบด้วยกฎหมายทำให้โจทก์ได้รับความเสียหาย ขอให้บังคับจำเลยทั้งสามร่วมกันชำระค่าเสียหายแก่โจทก์

ดังนั้นแม้ตามคำฟ้องของโจทก์จะมีคำขอให้บังคับจำเลยทั้งสามใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์เนื่องจากการที่จำเลยทั้งสามจงใจทำละเมิดต่อโจทก์ไม่ได้เป็นการร้องขอหักเรือโดยตรงก็ตาม แต่ข้ออ้างที่โจทก์อาศัยเป็นหลักแห่งข้อหา คือ การที่จำเลยทั้งสามร่วมร้องขอหักเรือของโจทก์ต่อศาลจังหวัดชลบุรีซึ่งไม่มีอำนาจพิจารณาคดีหักเรือ จำเลยที่ 1 และที่ 2 มิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย และโจทก์ก็มิได้เป็นหนี้ค่าซื้อแก๊สและเคมีภัณฑ์ที่จำเลยที่ 1 และที่ 2 จำหน่ายให้แก่เรือของโจทก์ อันเป็นการกล่าวอ้างให้หักเรือของโจทก์เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ นั้น ได้ตาม พ.ร.บ. การหักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3 และ 4 ข้อโต้แย้งสิทธิตามคำฟ้องของโจทก์จึงถือได้ว่าเป็นข้อโต้แย้งสิทธิที่เกี่ยวข้องกับการหักเรือคดีของโจทก์จึงเป็นคดีแพ่งเกี่ยวกับการหักเรืออันอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2534¹²

สำหรับเรื่องเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดีนั้นอนุสัญญาการหักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 7 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้อย่างชัดเจนว่าศาลของรัฐที่มีการหักเรือ หรือศาลซึ่งมีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือเป็นศาลเดียวที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษามูลคดีที่เป็นเหตุให้หักเรือเว้นแต่คู่กรณีจะมีข้อตกลงเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลหรือมีข้อตกลงที่จะเสนอข้อพิพาทไปยังอนุญาโตตุลาการ หรือศาลของรัฐที่มีการหักเรือหรือศาลที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือดังกล่าวนั้นอาจปฏิเสธการใช้อำนาจพิจารณาพิพากษาคดีได้หากกฎหมายภายในของภูมิลำเนาอนุญาตให้ทำได้และมีศาลของประเทศอื่นรับที่จะพิจารณาพิพากษาคดีนั้นเช่น ตามหลัก *forum non conveniens** สำหรับการให้อำนาจศาลในการปฏิเสธการรับพิจารณาคดีดังกล่าวนี้ทำให้หลักการของอนุสัญญาการหักเรือ ค.ศ. 1999 ในเรื่องเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดีมีความยืดหยุ่นขึ้น แต่อย่างไรก็ตามกรณีที่ศาลที่ทำการหักเรือไม่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีหรือปฏิเสธที่จะใช้อำนาจดังกล่าว ศาลนั้นจะต้องกำหนดระยะเวลาให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องนำคดีขึ้นสู่ศาลอื่นที่มีอำนาจหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการตามคำสั่งของศาล หากไม่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งของศาล ศาลนั้นอาจมีคำสั่งปล่อยเรือที่ถูกหักหรือคืนหลักประกันที่ได้วางไว้ได้

หากประเทศไทยจะปรับปรุงหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการหักเรือ พ.ศ. 2534 ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการหักเรือ ค.ศ. 1999 นั้น จะเห็นได้ว่าการที่หลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดีของอนุสัญญาการหักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าศาล

¹² ไผทชิต เอกจริยกร, *กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2*, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544), หน้า 122-125.

* หลัก *forum non conveniens* คือการขอให้ศาลในประเทศที่รับฟ้องคดีไว้แล้วจำหน่ายคดีเนื่องจากมีศาลในประเทศอื่นซึ่งมีเขตอำนาจในคดีเดียวกันและมีความเหมาะสมที่จะพิจารณาพิพากษาคดีนี้มากกว่า

ของรัฐที่มีการกักเรือ หรือศาลซึ่งมีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือเป็นศาลเดียวที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษามูลคดีที่เป็นเหตุให้กักเรือนั้น หากพิจารณาเฉพาะในส่วนของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 อาจจะกล่าวได้ว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวของอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้จะมีผลกระทบต่อหลักเกณฑ์เกี่ยวกับศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาสีทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือตามมาตรา 3 และมาตรา 28 (2) ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 กล่าวคือ ตามมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ให้ความหมายคำว่า “ศาล” นั้นหมายถึง ศาลแพ่ง และศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัด และมาตรา 28 (2) กำหนดให้ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งซึ่งก็คือ ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี ศาลจังหวัด มีอำนาจในการรับพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องขอให้กักเรือได้หากเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เป็นที่พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก แต่ตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นกำหนดให้ศาลของรัฐที่สังกัดเรือหรือศาลที่มีการวางหลักประกันเพื่อปล่อยเรือเป็นศาลเดียวที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษามูลคดีที่เป็นเหตุให้กักเรือดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

แต่อย่างไรก็ตามในเรื่องเขตอำนาจศาลในการพิจารณาพิพากษามูลคดีที่เป็นเหตุให้กักเรือ หากพิจารณาถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดีดังกล่าวของไทยในขณะนี้ นั้นจะเห็นว่า การที่พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 7 (7) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนี้ได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาคดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ จึงมีผลทำให้ในปัจจุบันศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเป็นศาลเดียวที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือซึ่งจะมีเขตอำนาจในการรับคำขอและสังกัดเรือรวมถึงอำนาจในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ยื่นขึ้นเพื่อขอให้ศาลสังกัดเรือดังที่ได้กล่าวไว้แล้วนั้นจะเห็นได้ว่า หลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในเรื่องของเขตอำนาจศาลเกี่ยวกับมูลคดีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 7 วรรค 1 ที่กำหนดศาลของรัฐที่มีการกักเรือ หรือศาลซึ่งมีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือเป็นศาลเดียวที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษามูลคดีที่เป็นเหตุให้กักเรืออยู่แล้ว

ในอนาคตหากจะมีการปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ก็ควรจะแก้ไขบทบัญญัติในส่วนของมาตรา 3 และมาตรา 28 (2) ให้มีความสอดคล้องกับพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 โดยอาจปรับถ้อยคำในส่วนของมาตรา 3 โดยคำว่า “ศาล” นั้นให้หมายถึง ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ ซึ่งก็จะหมายถึงศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนั่นเอง และตัดถ้อยคำในส่วนของมาตรา 28 (2) ออกซึ่งจะทำให้ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือคือศาลที่สังกัดเรือซึ่งก็คือศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเช่นกัน การแก้ไขหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้

จะทำให้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกักเรือโดยเฉพาะมีความสอดคล้องหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ด้วย

นอกจากนี้การที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 25 (3) กำหนดให้เจ้าหน้าที่ต้องนำคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องไปฟ้องศาลภายใน 30 วันนับแต่มีการปิดหมายกักเรือ ซึ่งตามหลักเกณฑ์ข้างต้นนี้เจ้าหน้าที่จะต้องนำคดีไปฟ้องศาลเท่านั้นกฎหมายไม่เปิดช่องทางให้มีการระงับข้อพิพาทโดยทางอื่นเช่นการนำคดีไปให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดได้ ดังนั้นหากเจ้าหน้าที่และลูกหนี้ตกลงกันให้นำข้อพิพาทไปให้อนุญาตตุลาการพิจารณาภายใน 30 วันนับแต่วันที่มีการปิดหมายกักเรือ และแม้ว่าคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของอนุญาตตุลาการหากจะพิจารณาหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรืออย่างเคร่งครัดแล้วจะเห็นว่าศาลอาจจะสั่งปล่อยเรือได้ จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ที่กำหนดให้จะต้องนำคดีไปฟ้องศาลเท่านั้นอาจจะต้องใช้เวลาในการฟ้องดำเนินคดียาวนาน และอาจจะต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากทำให้ไม่เอื้อประโยชน์ในทางธุรกิจได้ ดังนั้นการนำเอาหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ที่ยอมให้คู่กรณีสามารถตกลงกันที่จะเสนอข้อพิพาทไปยังอนุญาตตุลาการมาใช้จะทำให้หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มีความยืดหยุ่นมากขึ้น

และการนำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 7 วรรค 2 และวรรค 3 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีที่คู่กรณีมีข้อตกลงอนุญาตตุลาการที่ว่า กรณีที่ศาลของรัฐที่มีการกักเรือหรือที่มีการวางประกันเพื่อให้ปล่อยเรือไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี เมื่อมีคำร้องขอศาลนั้นอาจมีคำสั่งกำหนดระยะเวลาให้ผู้ร้องดำเนินกระบวนการต่ออนุญาตตุลาการที่มีอำนาจ ถ้าไม่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งศาล เมื่อมีคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้ปล่อยเรือที่ถูกกักหรือปล่อยหลักประกันที่ได้วางไว้ แต่ถ้าได้มีการดำเนินกระบวนการภายในกำหนดหรือได้มีการดำเนินกระบวนการต่ออนุญาตตุลาการที่มีอำนาจในรัฐอื่นโดยปราศจากคำสั่งศาลดังกล่าว ศาลของรัฐที่มีการกักเรือหรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือจะยอมรับและบังคับให้ตามคำวินิจฉัยอันเป็นที่สุดใดๆข้างต้นกับเรือที่ถูกกักหรือหลักประกันที่ได้วางไว้เพื่อให้ได้รับการปล่อยเรือมาบัญญัติไว้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 โดยให้คู่กรณีสามารถนำคดีไปมอบให้อนุญาตตุลาการพิจารณาได้โดยกำหนดระยะเวลาใดเวลาหนึ่งนับแต่วันที่ปิดหมายกักเรือซึ่งจะทำให้เจ้าหน้าที่ยังคงมีหลักประกันอันเนื่องมาจากการกักเรืออยู่กว่าจะมีคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการและเมื่อมีคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการ ศาลที่กักเรือหรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือจะยอมรับและบังคับให้ตามคำชี้ขาดนั้น ก็สามารถช่วยแก้ไขช่องว่างที่เกิดเนื่องจากกรณีที่เจ้าหน้าที่และลูกหนี้มีข้อตกลงที่จะต้องนำข้อพิพาทไปอนุญาตตุลาการซึ่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่ได้กล่าวถึงไว้ ทั้งการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวตามแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ยังสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ. 2530 มาตรา 10 ซึ่งได้กำหนดไว้ว่า “ ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งฟ้องคดีเกี่ยวกับข้อพิพาทตาม

สัญญาอนุญาตตุลาการ โดยมีได้เสนอข้อพิพาทนั้นต่ออนุญาตตุลาการตามสัญญา คู่สัญญาฝ่ายที่ถูกฟ้องอาจยื่นคำร้องต่อศาลก่อนวันนัดสืบพยานหรือก่อนมีคำพิพากษาในกรณีที่ไม่มี การสืบพยานให้มีคำสั่งจำหน่ายคดีเพื่อให้คู่สัญญาดำเนินการทางอนุญาตตุลาการก่อน และเมื่อศาลทำการไต่สวนแล้วไม่ปรากฏว่ามีเหตุที่ทำให้สัญญาอนุญาตตุลาการนั้นเป็นโมฆะหรือใช้บังคับไม่ได้ด้วยเหตุประการอื่นหรือมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญานั้นได้ ก็ให้คำสั่งจำหน่ายคดีนั้นเสีย”

จะเห็นว่าตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ. 2530 นั้นหากปรากฏว่ามีข้อสัญญาอนุญาตตุลาการระหว่างคู่พิพาทเมื่อคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามสัญญาอนุญาตตุลาการ โดยนำคดีมาฟ้องศาล ศาลจะต้องสั่งจำหน่ายคดีเพื่อให้คู่สัญญาไปดำเนินการทางอนุญาตตุลาการก่อน และเมื่อคู่กรณีไปดำเนินการทางอนุญาตตุลาการแล้วปรากฏว่ามีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการทางอนุญาตตุลาการต่อไปได้จนคดีเสร็จสมบูรณ์ คู่กรณีจึงจะสามารถนำข้อพิพาทนั้นมาฟ้องร้องเป็นคดีในศาล¹³ หรือในกรณีที่คู่กรณีฝ่ายใดไม่ยอมปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการนั้นฝ่ายที่ชนะคดีสามารถยื่นคำร้องขอต่อศาลที่มีเขตอำนาจเพื่อให้ศาลมีคำพิพากษาตามคำชี้ขาดนั้น โดยคำร้องขอดังกล่าวจะต้องยื่นภายในกำหนดเวลาหนึ่งปีนับแต่วันที่ได้ส่งสำเนา คำชี้ขาดถึงคู่กรณีที่ต้องถูกบังคับ

นอกจากนี้มีข้อสังเกตว่าในขณะนี้ได้มีการยกร่างเพื่อแก้ไขพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ. 2530 ซึ่งจะเห็นว่า ตามร่างพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ. มาตรา 14 * กำหนดไว้ว่า “ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งฟ้องคดีเกี่ยวกับข้อพิพาทตามสัญญาอนุญาตตุลาการ โดยมีได้เสนอข้อพิพาทนั้นต่อคณะอนุญาตตุลาการตามสัญญา คู่สัญญาฝ่ายที่ถูกฟ้องอาจยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจไม่ช้ากว่าวันยื่นคำให้การหรือภายในระยะเวลาที่มีสิทธิยื่นคำให้การตามกฎหมาย ให้มีคำสั่งจำหน่ายคดีเพื่อให้คู่สัญญาไปดำเนินการทางอนุญาตตุลาการ และเมื่อศาลทำการไต่สวนแล้วเห็นว่าไม่มีเหตุที่ทำให้สัญญาอนุญาตตุลาการนั้นเป็นโมฆะหรือใช้บังคับไม่ได้ หรือมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญานั้นได้ ก็ให้มีคำสั่งจำหน่ายคดีนั้นเสีย

ในระหว่างการพิจารณาของศาลตามวรรคหนึ่ง คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจเริ่มดำเนินการทางอนุญาตตุลาการได้ หรือคณะอนุญาตตุลาการอาจดำเนินการสอบสวนพิจารณาต่อไปและมีคำชี้ขาดในข้อพิพาทนั้นได้”

¹³ อนันต์ จันทร โสภากร, กฎหมายว่าด้วยการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาตตุลาการนอกศาล, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536), หน้า 58.

* ร่างพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ. ที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา(กรรมการร่างกฎหมาย คณะที่ 1) แล้ว

ซึ่งจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 14 ดังกล่าวนี้อย่างคงหลักการเดิมของมาตรา 10 ของพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2530 ไว้เพียงแต่กำหนดระยะเวลาให้ผู้สัญญาที่ถูกฟ้องยื่นคำร้องต่อศาลให้จำหน่ายคดีให้สั้นลงเพื่อมิให้เสียเวลาในการดำเนินคดีในชั้นศาลเท่านั้น

นอกจากนี้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยังมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการที่ศาลที่กักเรือจะยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาถึงที่สุดของศาลต่างประเทศถ้าเจ้าหน้าที่ได้นำคดีขึ้นสู่ศาลอื่นภายในระยะเวลาที่ศาลที่ทำการกักเรือกำหนด ซึ่งประเด็นดังกล่าวนี้ไม่สอดคล้องกับกฎหมายของไทยซึ่งจะได้กล่าวในข้อ 3.3

3.3 ผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 ต่อกฎหมายอื่น

การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 7 วรรค 2 ได้ให้อำนาจศาลของรัฐที่มีการกักเรือหรือมีการวางหลักประกันมีอำนาจในการปฏิเสธการรับพิจารณาคดี หากมีกฎหมายของรัฐนั้นอนุญาตให้กระทำได้และมีศาลอื่นยอมรับพิจารณาคดีนั้น เช่น ตามหลัก forum non conveniens และในวรรค 5 ที่กำหนดให้ศาลที่กักเรือยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาถึงที่สุดของศาลต่างประเทศนั้นหลักเกณฑ์ดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อหลักกฎหมายไทย เนื่องจากตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยนั้น ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับหลัก forum non conveniens ที่ให้ศาลไทยซึ่งได้รับฟ้องคดีไว้แล้วสามารถจำหน่ายคดีเพื่อให้คู่ความไปดำเนินคดีในศาลของประเทศอื่นซึ่งมีเขตอำนาจในคดีเดียวกันและมีความเหมาะสมที่จะพิจารณาคดีมากกว่า และตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยก็ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในประเทศไทยตลอดจนการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศแต่อย่างใด

เกี่ยวกับผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตลอดจนการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในประเทศไทยนั้นปัจจุบันมีเพียงคำพิพากษาฎีกาที่ 585/2461* (คดีระหว่างนายเวียนวันนำยอ ผู้แทนนางฟามทีเลียน โจทก์ นายตรันวันเตียว นางเซา จำเลย) เท่านั้นในฐานะที่เป็นแนวบรรทัดฐานเกี่ยวกับการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศซึ่งได้วินิจฉัยไว้ว่า “ โดยความเคารพต่อกันและกันในระหว่างประเทศทั้งหลาย ประเทศหนึ่งจะยอมรับบังคับบัญชาถือตามคำพิพากษาของศาลยุติธรรมในอีกประเทศหนึ่งเหมือนอย่างว่าจำนวนเงินตามคำพิพากษานั้นเป็นหนี้ที่ค้างกันอยู่นั้นจะยอมให้นำมาฟ้องร้องกันได้ แต่ศาลที่พิพากษาคดีที่คู่ความนำมาอ้างนั้นจะต้องเป็นศาลอันมีอำนาจพิจารณาคดีนั้น และคำพิพากษาดังกล่าวต้องเป็นคำพิพากษาที่เสร็จเด็ดขาดโดยวินิจฉัยถึงมูลคดีข้อพิพาทในระหว่างคู่ความว่า มีหนี้สินหรือความรับผิดชอบเกี่ยวกันอยู่นั้นคู่ความจะรื้อฟื้นขึ้นได้แย้งกันในศาลที่ได้พิพากษาคดีนั้นอีกไม่ได้ แต่ในการบังคับให้เป็น

* คำพิพากษาฎีกาที่ 585/2461 น. 762 ธรรมนูญ เล่ม 2 (ระหว่างนายเวียนวันนำยอ ผู้แทนนางฟามทีเลียน โจทก์ นายตรันวันเตียว นางเซา จำเลย)

ไปตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้น ผู้ประสงค์จะอ้างคำพิพากษาดังกล่าวจำเป็นต้องนำคดีมาฟ้องที่ศาลไทยเพื่อให้ศาลไทยมีคำพิพากษามาตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเสียก่อนจึงจะบังคับคดีในประเทศไทยได้” และคำพิพากษาฎีกานี้มิได้ถูกทับหรือแก้ไขโดยกฎหมายลายลักษณ์อักษรใด¹⁴ และนอกจากนี้บรรทัดฐานดังกล่าวยังได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางในฐานะคำพิพากษาที่ยืนยันถึงหลักกฎหมายในเรื่องนี้นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2461 จนถึงปัจจุบัน โดยในตำราเรียนวิชากฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลทุกเล่มกล่าวอ้างถึงหลักกฎหมายตามคำพิพากษาฎีกาที่ 585/2461 เมื่อต้องการจะอธิบายถึงหลักกฎหมายไทยในเรื่องผลของคำพิพากษาของศาลต่างประเทศและการยอมรับบังคับคำพิพากษานี้

จะเห็นได้ว่าคำพิพากษาฎีกานับนี้ได้อ้างอิงหลักเกี่ยวกับการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศไว้ดังนี้¹⁵

1. ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลซึ่งถือหลักความเคารพต่อกันและกันระหว่างประเทศ ประเทศหนึ่งจะยอมรับบังคับคำพิพากษาของศาลในอีกประเทศหนึ่งเหมือนดังว่าจำนวนเงินที่เป็นหนี้เกี่ยวค้างกันอยู่ตามคำพิพากษานั้นเป็นหนี้อันจะยอมให้นำมาฟ้องร้องกันได้

2. แต่ศาลต่างประเทศที่พิพากษาคดีที่คู่ความนำมาอ้างต้องเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้น

3. คำพิพากษาศาลต่างประเทศนั้นต้องเป็นคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดที่ได้วินิจฉัยประเด็นแห่งคดีนั้นแล้วซึ่งคำพิพากษานั้นจะนำไปฟ้องร้องกันอีกไม่ได้ ฉะนั้นถ้าคำพิพากษาโดยังไม่เป็นอันเสร็จเด็ดขาดคือคู่ความอาจดำเนินการใดๆขอให้ศาลที่ได้มีคำพิพากษาไปแล้วนั้นยกเลิกเพิกถอนคำพิพากษาคดีนั้นเสีย หรือขอให้มีการสั่งใหม่ในเรื่องนั้นได้แล้วคำพิพากษาเช่นนั้นก็ถือไม่ได้ว่าเป็นคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดอันจะฟังได้เป็นยุติว่าฝ่ายที่แพ้คดีเป็นหนี้สินหรือมีความรับผิดชอบต่อฝ่ายชนะคดี

จากหลักดังกล่าวนี้อาจกล่าวได้ว่าตามคำพิพากษาฎีกาที่ 585/2461 นั้นศาลไทยไม่ได้ปฏิเสธที่จะยอมรับบังคับบัญชาและดำเนินตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ คำพิพากษาของศาลต่างประเทศจึงอาจมีผลในประเทศไทยได้ แต่การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศโดยศาลไทยเป็นไปอย่างมีเงื่อนไข เงื่อนไขที่คำพิพากษาฎีกาที่ 585/2461 กล่าวไว้เป็นหลักการนั้นมีอยู่ 2 ประการคือ

¹⁴ พันธุ์ทิพย์ กาญจนจัตรา สายสุนทร, “ปัญหาเงื่อนไขการรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ,” วารสารนิติศาสตร์ 22 (มิถุนายน 2535) : 206.

¹⁵ กมล สนธิเกษตริน, คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนก คดีบุคคล, พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2539), หน้า 310.

1. คำพิพากษาของศาลต่างประเทศจะต้องเป็นคำพิพากษาของศาลซึ่งมีอำนาจพิจารณาคดีนั้นได้

2. คำพิพากษาของศาลต่างประเทศจะต้องเป็นคำพิพากษาที่ได้วินิจฉัยถึงมูลคดีข้อพิพาทในระหว่างคู่ความสำเร็จเด็ดขาดจะรื้อถอนขึ้นได้แย้งในศาลนั้นไม่ได้

นอกจากนั้นคำพิพากษาฎีกาที่ 585/2461 ยังทำให้เข้าใจต่อไปอีกว่าหากเจ้าหน้าที่ตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาขอศาลไทยให้ยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศแล้วไม่ประสบผลสำเร็จศาลไทยยังอาจยอมรับอำนาจของเจ้าหน้าที่ที่จะฟ้องร้องใหม่ในมูลคดีเดิม ในการฟ้องเป็นคดีใหม่ในศาลไทยนี้ เจ้าหน้าที่น่าจะอ้างคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเป็นหลักฐานแห่งหนึ่ง ที่ฟ้องร้องกันได้¹⁶

ในเรื่องการยอมรับคำพิพากษาและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้น มีอนุสัญญาที่เกิดจากความพยายามขององค์การระหว่างประเทศที่จะก่อให้เกิดกฎหมายเอกรูปว่าด้วยเงื่อนไขในการรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่อยู่ในความสนใจของประเทศต่างๆถึง 11 ฉบับด้วยกัน แต่จะเห็นว่าประเทศไทยก็ยังไม่เคยเข้าร่วมกับอนุสัญญาพหุภาคีที่เกี่ยวข้องใดๆเลยและยังไม่มีสนธิสัญญาทวิภาคีกับประเทศใดประเทศหนึ่งเลย¹⁷

หากประเทศไทยเข้าไปเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999 นั้นจะมีผลทำให้ประเทศไทยจะต้องอนุวัติการกฎหมายภายในให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อ 7 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งจะต้องมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ให้ศาลไทยซึ่งได้รับฟ้องคดีไว้แล้วสามารถจำหน่ายคดีเพื่อให้คู่ความไปดำเนินคดีในศาลของประเทศอื่นซึ่งมีเขตอำนาจในคดีเดียวกัน และมีความเหมาะสมที่จะพิจารณาคดีมากกว่าได้ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่า การกำหนดดังกล่าวน่าจะเป็นแนวทางที่ยอมรับได้เนื่องจากกรณีดังกล่าวนี้เป็นเรื่องของกฎหมายพิเศษ (jus special) และยังเป็นเรื่องเฉพาะกรณีที่เกี่ยวข้องกับมูลคดีที่มีการขอกักเรือ (merits of the case) ตามสิทธิเรียกร้องทางทะเลจำนวน 22 ประเภทที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และคู่กรณีจะต้องเป็นผู้ร้องขอเท่านั้น

และในการอนุวัติการกฎหมายภายในให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อ 7 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นทำให้ศาลไทยจะต้องยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศหรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจในรัฐอื่นกับเรือที่ถูกกักไว้ในเขตอำนาจศาลไทยหรือหลักประกันที่ได้วางไว้ต่อศาลไทยเพื่อให้ได้รับการปล่อยเรือ ซึ่งจะเห็นว่ากรณีดังกล่าวนี้มีความเกี่ยวข้องกับการยอมรับอำนาจอธิปไตยในทางศาลของรัฐต่างประเทศแต่อย่างไรก็ตามในเรื่องดังกล่าวนี้

¹⁶ พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร, “ปัญหาเงื่อนไขการรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ,” วารสารนิติศาสตร์ 22: 205.

¹⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 211.

ผู้เขียนเห็นว่า การอนุวัติการพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 โดยการนำหลักเกณฑ์ข้อ 7 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มาใช้ซึ่งทำให้ศาลไทยจะต้องยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศนั้นไม่ถือว่าเป็นการสูญเสียอำนาจอธิปไตยในทางศาลของประเทศไทยแต่อย่างใด และน่าจะเป็นสิ่งที่ยอมรับได้ เนื่องจากการจะแก้ไขหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ให้มีการยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศนั้นจะเป็นกรณีเฉพาะเกี่ยวกับการกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายพิเศษ(jus special)เท่านั้น ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้มีไว้เป็นการยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศต่างๆ ไป แต่เป็นการยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศเฉพาะบางเรื่องเท่านั้นคือ เฉพาะคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เกี่ยวกับมูลคดีที่มีการขอกักเรือ (merits of the case) จำนวน 22 ประเภทตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 และเป็นการบังคับต่อเรือที่ถูกกักหรือหลักประกันที่ได้วางไว้เพื่อให้ได้รับการปล่อยเรือเท่านั้น นอกจากนี้เหตุที่ศาลไทยจะยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศนั้น ก็เป็นเพราะศาลไทยซึ่งมีการกักเรือนั้นได้กำหนดระยะเวลาให้ผู้ร้องขอไปดำเนินกระบวนการพิจารณาต่อศาลอื่นหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจเนื่องจากศาลไทยไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณามูลคดีเพราะกรณีนั้นมีข้อตกลงที่จะเสนอข้อพิพาทไปยังศาลของรัฐอื่นหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจ หรือเป็นกรณีที่ศาลได้ปฏิเสธที่จะใช้อำนาจในการพิจารณาคดี นอกจากนี้ในการที่ศาลไทยจะยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศอันเป็นที่สุดแล้วนั้นมิใช่จะต้องมีการยอมรับและบังคับให้โดยทันทีแต่อย่างใด แต่จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า จำเลยจะต้องได้รับคำบอกกล่าวตามสมควรเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาดังกล่าวและมีโอกาสตามสมควรที่จะต่อสู้คดีและการยอมรับดังกล่าวนี้จะต้องไม่ขัดกับแนวนโยบายแห่งรัฐด้วย ทั้งการยอมรับและบังคับให้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศดังกล่าวนี้ก็อยู่ภายใต้หลักต่างตอบแทนคือ คำพิพากษาของศาลไทยในเรื่องซึ่งมีลักษณะเดียวกันนี้จะได้รับการยอมรับและบังคับให้ในศาลของประเทศภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้เช่นกัน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4

การพิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ของประเทศไทย

4.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

การที่มีความแตกต่างหลากหลายของกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีสบัญญัติที่มีความเกี่ยวข้องกับต่างประเทศของรัฐต่าง ๆ นั้นทำให้เกิดการขัดกันแห่งกฎหมาย (conflict of law) ซึ่งนำมาสู่ปัญหาความไม่มีเสถียรภาพทางกฎหมายซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากในเรื่องเดียวกันศาลของแต่ละรัฐอาจมีคำพิพากษาที่แตกต่างกัน ซึ่งจะเปิดโอกาสให้เอกชนอาศัยความแตกต่างของกฎหมายของรัฐต่างๆ เลือกฟ้องคดีในศาลของรัฐที่มีกฎหมายที่เอื้อประโยชน์ต่อตนมากที่สุดที่เรียกว่า “Forum Shopping” ด้วยเหตุนี้การทำให้มีความเป็นเอกรูปของกฎหมาย (uniformity of law) ที่นานาประเทศยอมรับเป็นแนวเดียวกันจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งกฎหมายพาณิชย์เกี่ยวกับการกักเรือก็เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศซึ่งจะต้องคำนึงถึงความเป็นเอกรูปของกฎหมายเช่นกัน

หากพิจารณาถึงหลักความเป็นเอกรูปของกฎหมายแล้วจะเห็นว่า วัตถุประสงค์ของการมีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็เพื่อเป็นเครื่องมือในการสร้างความเป็นเอกรูปของกฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือเพื่อลดความสับสนและไม่สะดวกในการกักเรือซึ่งทำการค้าขายระหว่างประเทศ โดยให้ประเทศต่างๆ เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้แล้วรับเอาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือตามแนวทางของอนุสัญญานี้ไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในเพื่อจะได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ดังนั้นในการพิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ของประเทศไทยสิ่งสำคัญที่จะต้องพิจารณาถึงคือ การยอมรับสนับสนุนของประเทศต่างๆ ต่ออนุสัญญานี้โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศมหาอำนาจทางพาณิชย์ในยุโรป รวมทั้งสหรัฐอเมริกา แคนาดา เป็นต้น

สำหรับการประชุมผู้แทนผู้มีอำนาจเต็มเพื่อพิจารณาร่างอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ที่ผ่านมานั้นจะพบว่าประเทศมหาอำนาจทางพาณิชย์ในยุโรป สหรัฐอเมริกา แคนาดา และญี่ปุ่นได้ให้การสนับสนุนอนุสัญญานี้เป็นอย่างดี¹ โดยอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ผ่านการรับรองโดยที่ประชุมผู้แทนทางการทูตเมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2542 ซึ่งมีผู้แทนจากประเทศต่างๆ เข้าร่วมประชุมรวม 93 ประเทศ และได้เปิดให้ประเทศต่างๆ ลงนามเข้าผูกพันตามอนุสัญญานี้เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2542 ถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2543 ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การสหประชาชาติ

¹ จุฬา สุขมานพ, “อนุสัญญาการกักเรือ 1999,” วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ *The Intellectual Property and International Trade Law Forum: Special Issue 1999* 2 (2542): 151.

นครนิวยอร์ก และได้เปิดให้ประเทศต่างๆ ภายใต้อาณัติหลังจากนั้น ในขณะที่มีประเทศที่ได้ลงนาม (signature) เข้าผูกพันตามอนุสัญญานี้แล้วจำนวน 6 ประเทศคือ Bulgaria , Denmark , Ecuador , Finland, Norway และ Pakistan และมีประเทศที่ได้ภาคยานุวัติ (accession) แล้วจำนวน 2 ประเทศคือ Estonia และ Latvia ฉะนั้นในขณะที่อนุสัญญานี้ฉบับนี้จึงยังไม่มีผลบังคับใช้

ด้วยเหตุที่ในปัจจุบันอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยังไม่มีผลบังคับใช้และมีประเทศต่างๆ ยินยอมเข้าผูกพันตามอนุสัญญานี้เพียง 8 ประเทศเท่านั้นซึ่งประเทศดังกล่าวข้างต้นส่วนใหญ่ไม่ใช่ประเทศที่มีบทบาทสำคัญทางด้านการพาณิชย์นาวีของโลก จึงยังไม่อาจสรุปได้ว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้จะได้รับการยอมรับในฐานะเป็นหลักสากลสำหรับการกักเรือเทียบท่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 หรือไม่ ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นที่ผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ของไทยจะต้องติดตามต่อไปว่ามีประเทศใดบ้างที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้และประเทศดังกล่าวนี้เป็นประเทศที่มีบทบาทสำคัญทางด้านการพาณิชย์นาวีมากน้อยเพียงใด แต่อย่างไรก็ดีการที่ประเทศไทยเข้าไปภาคีอนุสัญญานี้ก็จะเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือที่เป็นสากลเทียบเท่ากับนานาประเทศ

สิ่งที่ต้องพิจารณาอีกประการคือ หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นจะมีผลดีและผลเสียต่อประเทศไทยมากน้อยเพียงใด เนื่องจากอนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเป็นเอกรูปของกฎหมายกักเรือก็ย่อมจะต้องวางแนวทางและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือในลักษณะที่เป็นการประนีประนอมกับทุกฝ่ายเพื่อให้ทุกประเทศทุกระบบกฎหมายสามารถยอมรับได้นั้นก็หมายความว่า หลักเกณฑ์บางประการอาจจะเป็นผลดีกับประเทศหนึ่งแต่อาจจะเป็นผลเสียกับอีกประเทศหนึ่งได้ ด้วยเหตุนี้หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ย่อมจะมีทั้งผลดีและผลเสียต่อประเทศไทยเช่นกัน ดังนั้นสิ่งที่ต้องพิจารณาในส่วนของประเทศไทยก็คือ ประเทศไทยควรเข้าไปเป็นภาคีเพื่อนำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญานี้มาใช้ทั้งฉบับหรือจะนำเพียงหลักการบางส่วนของอนุสัญญานี้มาใช้ ในเรื่องนี้มีข้อสังเกตว่าบทกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลที่ยกร่างโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเท่าที่ผ่านมา 3 ฉบับ ซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติการรับขนทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการจ้างเรือและนุริมลิตีทางทะเล พ.ศ. 2534 คณะกรรมาการยกร่างได้พิจารณาและให้ความสำคัญแก่อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งบทกฎหมายอนุวัติอนุสัญญาเหล่านั้น และกฎหมายภายในในเรื่องเดียวกันของหลายประเทศ² ซึ่งจะเห็นได้ว่าการยกร่างกฎหมายทั้งสามฉบับนั้นประเทศไทยได้ใช้แนวทางโดยนำหลักการบางส่วนของอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ มาประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการยกร่างกฎหมายดังกล่าว

² จุฬา สุขมานพ, “การอนุวัติอนุสัญญาระหว่างประเทศ : มุมมองในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี,” วารสารกฎหมาย 18 (พฤษภาคม 2541) : 40.

สำหรับการยกเว้นพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้น ได้เทียบเคียงมาจากหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งเป็นที่ยอมรับและถือว่าเป็นแม่แบบของกฎหมายกักเรือทั่วโลก โดยประเทศไทยไม่ได้เข้าไปเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 แต่อย่างไรก็ตาม สาเหตุประการหนึ่งอาจเนื่องมาจาก การที่ประเทศไทยมีระบบกฎหมายที่เน้นการดำเนินคดีต่อบุคคลเป็นสำคัญ (action in personam) ซึ่งเป็นหลักที่พบทั่วไปในกลุ่มประเทศ civil law อยู่แล้ว จึงทำให้การปรับใช้หลักการและแนวคิดในการกักเรือตามที่ปรากฏในอนุสัญญาการกักเรืออันมีรากฐานมาจากกฎหมาย common law มีปัญหาอยู่บ้างพอสมควรในทางปฏิบัติ เพราะเหตุว่าประเทศไทยไม่มีแนวคิดการดำเนินคดีต่อทรัพย์สิน (action in rem) เป็นพื้นฐานสนับสนุนนั่นเอง³

ส่วนการจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นเมื่อพิจารณาถึงพื้นฐานของระบบกฎหมายไทยซึ่งมีระบบกฎหมายแบบ civil law และเน้นการดำเนินคดีต่อบุคคลเป็นสำคัญ (action in personam) จะเห็นได้ว่าไม่ได้ขัดแย้งกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งได้ผสมผสานระหว่างหลัก action in rem ตามแนวทางของคอมมอนลอว์ (common law) และ saisie conservatoire ตามแนวทางของซีวิลลอว์ (civil law) และ maritime attachment ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ในการกักเรือนั้นวัตถุประสงค์ก็เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ซึ่งส่วนใหญ่แล้วมูลหนี้ที่ขอกักเรือนั้นมักจะมีมูลค่าน้อยกว่ามูลค่าของเรือ ซึ่งอาจเข้าใจได้อีกนัยหนึ่งว่าวัตถุประสงค์จริงๆของการกักเรือก็เพื่อต้องการบีบให้เจ้าของเรือมาปรากฏตัวเพื่อต่อสู้คดีตามมูลหนี้ของสิทธิเรียกร้องนั้นซึ่งจะต้องมีการดำเนินกระบวนการพิจารณาตามมูลคดีในอีกขั้นตอนหนึ่ง ด้วยเหตุนี้การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จึงไม่น่ามีผลกระทบต่อระบบกฎหมายของประเทศไทยแต่อย่างใด

นอกจากนี้ผู้เขียนยังเห็นว่าหากการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เมื่อพิจารณาถึงผลดีและผลเสียที่จะเกิดต่อประเทศไทยแล้ว หากการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญานับนี้มีผลดีต่อประเทศไทยมากกว่าผลเสียแล้ว การจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานับนี้ก็น่าจะเป็นสิ่งที่ยอมรับได้

การที่ประเทศไทยจะเข้าไปเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะต้องคำนึงถึงด้วยว่าอนุสัญญาได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการที่ประเทศต่างๆจะเข้าผูกพันตามอนุสัญญาไว้อย่างไร และสามารถมีข้อสงวนในเรื่องใดได้บ้าง และการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีนั้นจะดำเนินการโดยวิธีใด นอกจากนี้ต้องคำนึงถึงความพร้อมของประเทศไทยในการอนุวัติการกฎหมายภายในให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้ด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าตามข้อ 12 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดวิธีการแสดงเจตนาที่จะเข้าผูกพันตามอนุสัญญาไว้ดังนี้คือ

³ สงคราม วัฒนระรัตน์, “การกักเรือตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540), หน้า 248.

1. ลงนามโดยปราศจากข้อสงวนในเรื่องการให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบ หรือ
2. ลงนามภายใต้การให้สัตยาบัน การยอมรับ หรือการให้ความเห็นชอบ และมีกรให้สัตยาบัน การยอมรับหรือการให้ความเห็นชอบในภายหลัง
3. การภาคยานุวัติ
4. การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติ จะมีผลเมื่อมีการมอบสารเป็นทางการไว้กับเลขาธิการองค์การสหประชาชาติ

และอนุสัญญาฉบับนี้อนุญาตให้ประเทศที่เข้าเป็นภาคีอาจสงวนสิทธิที่จะยกเว้นการบังคับใช้อนุสัญญาฉบับนี้แก่กรณีอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทุกกรณีในเวลาใดๆของการลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ การให้ความเห็นชอบ หรือการภาคยานุวัติ หรือเวลาใดๆหลังจากนั้น ดังต่อไปนี้

1. เรือที่มีใช้เรือเดินทะเล
2. เรือที่ไม่ใช่ธงรัฐภาคี
3. สิทธิเรียกร้องภายใต้ข้อ 1 วรรค 1(s)

นอกจากนี้อนุสัญญาฉบับนี้ยังกำหนดไว้ว่า ประเทศที่เป็นภาคีสันติสัญญาว่าด้วยการเดินเรือในเขตน่านน้ำภายในอาจประกาศในขณะที่ยังไม่ได้ลงนามให้สัตยาบัน ยอมรับ เห็นชอบ หรือภาคยานุวัติ อนุสัญญาฉบับนี้ว่ากฎข้อบังคับเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล การยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาที่กำหนดไว้ในสนธิสัญญานั้นมีผลบังคับต่อไปได้

สำหรับความร่วมมือของประเทศไทยในการอนุวัติการกฎหมายภายในให้เป็นไปตามแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นจะเห็นว่าพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ที่ใช้บังคับอยู่นั้นยังไม่สามารถใช้เป็นกฎหมายเพื่อการอนุวัติการได้ เพราะยังมีสาระสำคัญบางส่วนที่แตกต่างไปจากแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ดังที่ผู้เขียนได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 แต่อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่า ประเทศไทยมีความพร้อมในการอนุวัติการกฎหมายภายในให้เป็นไปตามแนวทางของอนุสัญญาฉบับนี้เนื่องจากหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ส่วนใหญ่ที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 อยู่แล้ว และในขณะนี้ก็อยู่ในระหว่างการดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ดังนั้นหากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็สามารถดำเนินการปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฉบับนี้ได้โดยทันที

นอกจากนี้ในการพิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นจะต้องคำนึงถึงกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องด้วยเพราะหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎหมายอื่นหลายเรื่อง เนื่องจากเมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลเรื่องหนึ่งเรื่องใดได้ขอการกักเรือแล้วจะต้องมีการดำเนินกระบวนการพิจารณาตามมูลหนี้ที่ขอการกักเรือเพื่อ

ให้ศาลชี้ขาดข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่จะชดเชยเงินนั้นจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายสารบัญญัติในเรื่องนั้นๆรองรับเช่น กฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล กฎหมายการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป กฎหมายเกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล หรือกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เป็นต้น สำหรับในส่วนของประเทศไทยนั้นแม้ในปัจจุบันยังไม่มีความพร้อมมากนักเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีต่างๆเหล่านี้ที่จะรองรับในเรื่องนี้โดยตรง แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีกำลังอยู่ในระหว่างการดำเนินการร่างกฎหมายเหล่านี้เช่น กฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล กฎหมายการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป กฎหมายการประกันภัยทางทะเล เป็นต้น

4.2 ข้อดีและข้อเสียของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

หากจะพิจารณาถึงข้อดีและข้อเสียเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 โดยพิจารณาในมุมมองความเป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกักเรือจะเห็นได้ว่า

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มีข้อดีดังต่อไปนี้

1. อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ปรับปรุงถ้อยคำหลักเกณฑ์ต่างๆเกี่ยวกับการกักเรือให้มีความชัดเจน เหมาะสมกับสภาพการณ์ของธุรกิจพาณิชย์นาวีในปัจจุบันมากกว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับคำนิยามประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะชดเชยเงินได้ โดยอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้แก้ไขเพิ่มเติมสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ให้มีความชัดเจนและกว้างขวางครอบคลุมกว่าเดิม เช่น มีการเพิ่มสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากข้อตกลงช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและค่าทดแทนพิเศษเกี่ยวกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่กระทำแก่เรือหรือสินค้าบนเรือนั้นๆ ความที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม หรือสิทธิเรียกร้องทะเลอันเนื่องมาจากค่าเสบียง น้ำมันเชื้อเพลิง อุปกรณ์ ผู้สินค้า ซึ่งจัดให้แก่เรือหรือบริการให้แก่เรือเพื่อการรักษาเรือ หรือสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายในการส่งนายเรือ เจ้าหน้าที่และคนประจำเรือคืนภูมิลำเนา หรือเงินที่ประกันสังคมที่เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือจะต้องจ่ายในนามบุคคลเหล่านั้น รวมทั้งสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการซ่อมแซมหรือการปรับเปลี่ยนเรือ เป็นต้น

แต่ความเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดเจนคือ ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้มีการบัญญัติเพิ่มสิทธิเรียกร้องที่จะชดเชยเงินใหม่อีก 6 ประเภทใหญ่คือ 1.) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือต่อสิ่งแวดล้อม แนวชายฝั่ง หรือส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง หรือมาตรการที่กระทำขึ้นเพื่อการป้องกัน ลด ปลอดภัยความเสียหายและค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการอันสมควรซึ่งได้ดำเนินการหรือจะดำเนินการทำให้สภาวะแวดล้อมกลับสู่สภาพเดิม ความสูญเสียที่เกิดขึ้นหรือมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกซึ่งเกี่ยวข้องกับ

ความเสียหายนั้น และความเสียหาย ราคา หรือความสูญเสียในลักษณะที่สอดคล้องกับที่กำหนดไว้ข้างต้น 2.) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกู้ เคลื่อนย้าย นำกลับคืน ทำลายหรือทำให้เรือซึ่งจมอับปาง เกยตื้น หรือถูกสละทิ้ง หมดอันตราย รวมถึงการกระทำอย่างเดียวกันต่อสิ่งของใดๆ ที่อยู่หรือเคยอยู่บนเรือ รวมถึงราคาหรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาเรือที่ถูกสละทิ้งและดูแลคนประจำเรือ 3.) ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระท่าเรือ ท่าเทียบเรือ คลอง หรือร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่น 4.) ค่าเบี้ยประกันภัย(รวมถึงเงินสมทบการประกันภัยซึ่งกันและกัน (mutual insurance calls)) อันเกี่ยวกับเรือซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ 5.) ค่าคอมมิสชัน ค่าธรรมเนียมนายหน้าหรือตัวแทนเกี่ยวกับเรือซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ และ 6.) ข้อพิพาทอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือ ซึ่งจะเห็นว่าสิทธิเรียกร้องทางทะเลทั้ง 6 ประเภทดังกล่าวนี้ในปัจจุบันที่เป็นยอมรับกันทั่วไปว่าเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีความสำคัญและผู้ทรงสิทธิเรียกร้องควรที่จะขอหักเรือได้

2. อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะมีผลใช้บังคับครอบคลุมถึงเรือเกือบทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของ หรือคน โดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ เรือประมง และเรือทั้งหมดไม่ว่าเรือเหล่านั้นจะเป็นเรือเดินทะเลหรือไม่ ซึ่งจะกว้างกว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ซึ่งจะใช้บังคับเฉพาะเรือเดินทะเลเท่านั้น

3. ในมาตรา 8 วรรค 3 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ยอมรับอำนาจพิเศษทางนิติบัญญัติต่างๆ (special legislative rights) ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายหรือข้อบังคับภายในของรัฐนั้น และรวมถึงที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆด้วย โดยได้ยอมให้รัฐบาล(government)หรือองค์กรของรัฐต่างๆ (public bodies) สามารถจับยึด (seize) หน่วงเหนี่ยว (detain) หรือสามารถริบ (confiscate) หรือขายเรือเหล่านั้นเพื่อเป็นหลักประกันสำหรับสิทธิเรียกร้องบางประเภทได้เช่น ค่าธรรมเนียมท่าเทียบเรือ (harbour dues) ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือที่จมอับปาง (wreck removal costs) หรือค่าใช้จ่ายหรือความเสียหายที่เกิดมลภาวะ เป็นต้น หรือเพื่อลงโทษ (sanctions) อันเนื่องมาจากการกระทำความผิดบางประเภทเช่น การลักลอบขนยาเสพติด การลักลอบทำประมง หรือการลักลอบเข้าเมือง เป็นต้น แต่ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 จะยอมรับอำนาจพิเศษทางนิติบัญญัติเหล่านี้เฉพาะที่บัญญัติไว้ในกฎหมายหรือข้อบังคับภายในของรัฐนั้นเท่านั้น

4. อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดจำนวนหลักประกันที่ลูกหนี้จะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอปล่อยเรือที่ถูกกักหรือถูกกักขังไว้อย่างชัดเจนว่า หากคู่กรณีสามารถตกลงกันได้ถึงจำนวนของหลักประกันที่จะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอปล่อยเรือที่ถูกกักก็ให้ศาลกำหนดจำนวนของหลักประกันไปตามนั้น แต่หากคู่กรณีไม่สามารถตกลงกันได้ศาลมีดุลยพินิจในการที่จะกำหนดถึงจำนวนของหลักประกันแต่จะต้องไม่เกินกว่ามูลค่าของเรือที่ถูกกัก

5. อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ให้อำนาจศาลของรัฐที่มีการกักเรือหรือมีการวางหลักประกันมีอำนาจปฏิเสธการรับพิจารณาคดีได้ หากมีกฎหมายของรัฐนั้นอนุญาตให้กระทำได้ และมี

ศาลอื่นยอมรับพิจารณาตัดสินเช่น ตามหลัก forum non conveniens ซึ่งทำให้อนุสัญญาฉบับนี้มี ความยืดหยุ่นขึ้น

6. อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยอมรับคำพิพากษาของ ศาลต่างประเทศ หากเจ้าหนี้ได้นำคดีขึ้นสู่ศาลอื่นภายในระยะเวลาที่ศาลที่ทำการกักเรือกำหนด ศาล ที่กักเรือนั้นจะยอมรับคำพิพากษาถึงที่สุดของศาลนั้น และออกคำสั่งบังคับแก่เรือที่ได้กักไว้หรือแก่ หลักประกันที่วางไว้เพื่อให้มีการปล่อยเรือ แต่ทั้งนี้จะต้องปรากฏว่าจำเลย(ลูกหนี้)ได้รับการแจ้ง ตามสมควรเกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาในศาลอื่นนั้นและมีโอกาสตามสมควรที่จะต่อสู้คดี และต้องปรากฏ ด้วยว่าการยอมรับตามคำพิพากษานั้นไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งจะทำให้เกิดความไม่เสถียรภาพในทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศยิ่งขึ้น

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มีข้อเสียดังต่อไปนี้

1. การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้ใช้รูปแบบคำนิยามของประเภทของสิทธิเรียกร้อง ทางทะเลโดยระบุรายชื่อประเภทของสิทธิเรียกร้องเป็นแบบปิดนั้นจะขาดความยืดหยุ่นเนื่องจาก ในอนาคตเมื่อธุรกิจพาณิชย์นาวีได้พัฒนาไปมากขึ้นก็อาจมีรูปแบบของสิทธิเรียกร้องทางทะเลใหม่ๆ เกิดขึ้นซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ ไม่อาจคลุมไปถึงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวได้ ซึ่งการใช้รูปแบบคำนิยามดังกล่าวนี้อาจถือว่าเป็นข้อด้อย ประการหนึ่งของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999

2. การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ใช้หลักความรับผิดชอบส่วนบุคคล(personal liability)ใน การพิจารณาว่า จะกักเรือลำหนึ่งลำใดของลูกหนี้ได้หรือไม่นั้นอาจทำให้เกิดปัญหาได้หากมีการย้าย โอนเรือลำที่จะถูกกักไปยังบุคคลภายนอกได้หากสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือนั้นไม่ใช่สิทธิเรียกร้อง ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล หรือสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจ้างงาน หรือสิทธิเรียกร้องทางทะเล อันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือ

3. อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ยอมให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องขอกักเรือลำอื่นของลูกหนี้ ได้เฉพาะเรือที่ลูกหนี้เป็นเจ้าของตามกฎหมายเท่านั้นแต่ไม่อนุญาตให้กักเรือซึ่งลูกหนี้ไม่ได้เป็นเจ้าของ แต่มีอำนาจควบคุมเรือนั้น (offending ship) หรือกรณีที่มีการตั้งบริษัทที่ถือกรรมสิทธิ์เรือเพียงลำเดียว (single-ship-owning companies) ขึ้นมาหลายๆบริษัทเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกกักเรือลำอื่น

4. หากประเทศต่างๆเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 โดยมีแนวโน้มที่จะไม่มีการตั้งข้อสงวนที่จะยกเว้นการบังคับใช้อนุสัญญาฉบับนี้กับเรือใดๆที่ไม่ได้ชักธงของประเทศภาคี อนุสัญญานี้ ก็อาจไม่มีแรงจูงใจให้ประเทศต่างๆเข้ามาเป็นภาคีเนื่องจากแม้ว่าประเทศใดไม่ได้เป็น ภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ก็ยังสามารถได้รับประโยชน์จากอนุสัญญานี้ เพราะอนุสัญญาฉบับนี้จะใช้บังคับแก่เรือใดๆ ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลของรัฐภาคี ไม่ว่าเรือนั้นจะได้ชักธงของรัฐภาคีหรือไม่ก็ตาม

หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือมีผลดีต่อกฎหมายกักเรือไทยดังนี้

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 ว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้ได้มีการปรับปรุง ถ้อยคำเดิมของบทนิยามสิทธิเรียกร้องทางทะเลและหลักเกณฑ์ต่างๆของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1952 ให้มีความชัดเจนและเหมาะสมกับสภาพการณ์ของธุรกิจพาณิชย์นาวิในปัจจุบันมากขึ้นและหลักเกณฑ์บางส่วนของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มีความแตกต่างจากหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งหากประเทศไทยเข้าไปเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็จะต้องมีการปรับปรุงแก้ไขถ้อยคำและเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ใหม่ๆในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 อีกหลายประการเพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เช่น การบัญญัติเพิ่มเติมให้ 1.) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมที่เกิดขึ้นจากรือต่อสิ่งแวดลอม แนวชายฝั่ง หรือส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง หรือมาตรการที่กระทำขึ้นเพื่อการป้องกัน ลด ปลดเปลื้องความเสียหาย และค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้น ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการอันสมควรซึ่งได้ดำเนินการเพื่อให้สิ่งแวดลอมกลับคืนสภาพเดิม หรือความสูญเสียที่เกิดขึ้นหรือมีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกซึ่งเกี่ยวข้องกับความเสียหายนั้น และความเสียหาย ราคา หรือความสูญเสียในลักษณะที่สอดคล้องกับที่กำหนดไว้ข้างต้น 2.) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกู้ เคลื่อนย้าย นำกลับคืน ทำลายหรือทำให้เรือซึ่งจมอับปาง เกยตื้น หรือถูกสละทิ้ง หมดอันตราย รวมถึงการกระทำอย่างเดียวกันต่อสิ่งของใดๆ ที่อยู่หรือเคยอยู่บนเรือ รวมถึงราคาหรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรักษาเรือที่ถูกสละทิ้งและดูแลคนประจำเรือ 3.) ค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระในการใช้คลอง หรือร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่น 4.) ค่าเบี้ยประกันภัยเรือซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ 5.) ค่าคอมมิสชั่นหรือค่านายหน้า และ 6.) ข้อพิพาทอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือ รวมทั้งสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อตกลงเกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารบนเรือ สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายในการส่งนายเรือ เจ้าหน้าที่และคนประจำเรือคืนภูมิลำเนาและการจ่ายเงินประกันสังคมในนามบุคคลเหล่านั้น และสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมในเรือเกี่ยวกับการจ้างแรงงานให้สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้

การนำสิทธิเรียกร้องดังกล่าวข้างต้นมาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้น จะทำให้กฎหมายกักเรือของไทยมีความเป็นสากลยิ่งขึ้น และทำให้เจ้าหน้าที่มีมูลเหตุที่จะขอกักเรือเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ได้มากขึ้นย่อมจะทำให้เกิดความเชื่อมั่นใจแก่เจ้าหน้าที่ในการที่จะได้รับชำระหนี้ตามกฎหมายไทยและเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศทางหนึ่ง

แต่อย่างไรก็ดีผู้เขียนขอตั้งสังเกตเกี่ยวกับการเพิ่มสิทธิเรียกร้องทางทะเลดังกล่าวให้สามารถขอกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ดังต่อไปนี้

หากพิจารณาถึงสิทธิเรียกร้องตามข้อ 1 วรรค 1 (d) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมที่เกิดขึ้นจากรือข้างต้นแล้ว จะเห็นว่าสิทธิเรียกร้องนี้ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดลอม ค่าสินไหมทดแทน ค่าใช้จ่ายในการ

ใช้มาตรการป้องกันรวมถึงการทำให้สถานะแวดล้อมกลับสู่สภาพเดิม นอกจากนี้ยังรวมถึงกรณีที่เกิดแก่บุคคลด้วย ซึ่งจะเห็นว่า สิทธิเรียกร้องที่จะชดเชยได้ตามบทบัญญัติดังกล่าวมีลักษณะเป็นสิทธิเรียกร้องที่กว้างมากซึ่งอาจมีการตีความแตกต่างกันได้

เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายสารบัญญัติที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมของไทยแล้วจะเห็นว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมนั้นมีหลายฉบับ ซึ่งกฎหมายแต่ละฉบับก็มีเนื้อหาสาระและวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน โดยมีพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายแม่บทที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมโดยตรง แต่หากเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางน้ำโดยเฉพาะกรณีของการรั่วไหลน้ำมันที่เกิดจากเรือบรรทุกน้ำมันก็มีพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 3 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 204 , พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาตรา 4 มาตรา 19 และมาตรา 62 ทวิ เป็นต้น

ลักษณะของความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากเรือเช่น กรณีน้ำมันจากเรือรั่วไหลในทะเล เป็นต้นนั้น จะเห็นได้ว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายในทางแพ่งนั้นทั้งประชาชนและรัฐอาจเป็นผู้เสียหายได้ โดยประชาชนที่ได้รับความเสียหายเพราะถูกได้แย่งสิทธิในชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สินย่อมเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องในค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นตามกฎหมายแพ่ง ลักษณะละเมิด และตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 96 ซึ่งจะชดเชยเรือได้ และหากเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของรัฐหรือทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นของรัฐหรือที่เป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดินรัฐโดยหน่วยงานราชการได้แก่ กระทรวง ทบวง กรม ฯลฯ ย่อมเป็นผู้เสียหายได้ตามมาตรา 96 และมาตรา 97 ของพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่จะชดเชยเรือได้

แต่อย่างไรก็ดีสำหรับประเด็นของความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากเรือนั้นหากพิจารณาในส่วนของคำว่า “สิ่งแวดล้อม” จะเห็นได้ว่าคำว่า “สิ่งแวดล้อม” นั้นมีความหมายกว้างมาก การที่จะเพิ่มบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 โดยยอมให้เจ้าหน้าที่สามารถชดเชยเรืออันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากเรือได้ตามกฎหมายไทยนั้น อาจทำให้เกิดปัญหาว่าใครบ้างจะเป็นผู้เสียหายที่สามารถชดเชยเรือได้ นอกจากนี้เมื่อเจ้าหน้าที่ดำเนินการฟ้องร้องตามมูลหนี้ที่ชดเชยนั้นอาจจะมีข้อข้องบางประการได้ เนื่องจากในปัจจุบันรูปแบบหรือองค์ประกอบการเป็นผู้เสียหายทางแพ่งในคดีสิ่งแวดล้อมนั้นยังไม่มีกฎหมายฉบับใดที่ได้ให้คำจำกัดความไว้อย่างชัดเจน การจะกำหนดว่าบุคคลหรือหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบ หรือมีสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมก็ต้องพิจารณาตามพระราชบัญญัติต่างๆเป็นเรื่อยๆ ไป เช่น หากเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ก็มีหน่วยราชการ คือ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม เป็นผู้รับผิดชอบ แต่หากจะพิจารณาว่าใครเป็นผู้เสียหายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ที่ถือว่าเป็นกฎหมายแม่บทที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมก็เป็นเรื่องที่ยากเนื่องจากจะต้องไปพิจารณา

ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องแต่ละเรื่องๆ ไปว่าจะกำหนดให้หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบหรือเป็นผู้รักษาการณ์ตามพระราชบัญญัตินั้นๆ ซึ่งบ้างครั้งอาจมีความไม่ชัดเจนเกิดขึ้น

ลักษณะของความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมมักจะเกิดในลักษณะจากแหล่งมลพิษแหล่งเดียวคือ เรือ แต่จะก่อความเสียหายแก่ประชาชนเป็นจำนวนมาก การที่ผู้เสียหายรายใดรายหนึ่งฟ้องเรียกค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนจากจำเลย และได้มีคำพิพากษาของศาล คำพิพากษาดังกล่าวย่อมผูกพันเฉพาะคู่ความในคดีเท่านั้น ผู้เสียหายอื่นที่ไม่ได้เข้ามาเป็นคู่ความในคดีตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งก็จะไม่ได้รับผลผูกพันตามคำพิพากษานั้น และตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ก็ไม่มีบทบัญญัติใดที่กำหนดให้รัฐสามารถฟ้องเรียกค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากมลพิษแทนเอกชนได้ ด้วยเหตุนี้ผู้เสียหายอื่นจะต้องฟ้องเรียกค่าเสียหายโดยอาศัยสิทธิประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเอง

นอกจากนี้กรณีที่มีผู้เสียหายหลายคนในคดีสิ่งแวดล้อม ผู้เสียหายจำนวนมากจะเข้าเป็นคู่ความในคดีเดียวกันได้ก็แต่โดยการดำเนินกระบวนการพิจารณาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งว่าด้วยการร้องสอด การเข้าเป็นคู่ความร่วมมือ และการรวมการพิจารณาคดี แต่กระบวนการพิจารณาดังกล่าวก็ยังมีข้อจำกัดหรือมีข้อขัดข้องอยู่ เช่น ผู้เสียหายที่จะร้องสอดเข้ามาในคดีได้นั้นจะต้องเข้าหลักเกณฑ์ตามที่ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 57 กำหนดไว้ ในทางปฏิบัติไม่อาจจะร้องสอดได้เนื่องจากผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษในเหตุการณ์เดียวกัน แม้จะมีจำนวนความเสียหายแตกต่างกันก็ตาม ผู้เสียหายที่จะเข้ามาในคดีมิได้เข้ามาเพื่อโต้แย้งสิทธิของตนที่อาจถูกระทบกระเทือน โดยการตั้งเป็นประเด็นขึ้นมาใหม่ เนื่องจากประเด็นของผู้เสียหายที่ยังมิได้เข้ามาในคดีกับคดีที่มีอยู่เดิมเป็นประเด็นเดียวกัน แม้ว่าจะมีความเสียหายต่างกันก็ตาม หรือในกรณีที่คดีเดิมที่อยู่ในระหว่างการพิจารณาคดีของศาล และเมื่อศาลมีคำพิพากษาคัดสินก็ไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้เสียหาย ผู้เสียหายยังมีสิทธิครบถ้วนที่ไม่ต้องผูกพันตามคำพิพากษา แม้ว่าหลักเกณฑ์ในการอ้างพยานหลักฐานในส่วนที่เกี่ยวกับคำพิพากษาในคดีก่อนอาจอ้างขึ้นมาเป็นพยานหลักฐานในคดีใหม่ได้ก็ตาม ส่วนการเข้าเป็นคู่ความร่วมมือตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 59 นั้นบุคคลที่จะเข้ามาเป็นคู่ความร่วมมือต้องมีผลประโยชน์ร่วมกันในมูลความในคดี ซึ่งหมายความว่าต้องมีส่วนได้เสียร่วมกันในมูลเหตุอันเป็นรากฐานแห่งคดีนั้นซึ่งจะต้องเป็นหนี้ที่ไม่อาจแบ่งแยกกันได้รับความเสียหายซึ่งผู้เสียหายได้รับจากมลพิษนั้น เป็นความเสียหายที่แยกต่างหากจากกันที่ผู้เสียหายแต่ละคนมีสิทธิจะฟ้องคดีต่อผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแยกต่างหากจากกัน ดังนั้นจึงไม่อาจเข้าเป็นโจทก์ร่วมตามมาตรา 59 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้ ผู้เสียหายแต่ละคนจะต้องดำเนินกระบวนการพิจารณาตามที่กำหนดในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยการฟ้องคดีแยกกันต่างหากตามสิทธิของตน และนอกจากนี้ในเรื่องการรวมการพิจารณาคดีตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 28 เมื่อพิจารณาประกอบกับความเสียหายในคดีสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกาย สุขภาพอนามัยหรือทรัพย์สินของบุคคลแล้ว ความเสียหายที่แต่ละคนได้รับอาจเกิดขึ้น

ในเวลาที่แตกต่างกัน และสิทธิในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายของผู้เสียหายก็เกิดในเวลาที่แตกต่างกัน ในขณะที่คดีหนึ่งอยู่ในระหว่างการพิจารณาตัดสินของศาลแต่อีกคดีศาลเพิ่งจะรับคำฟ้องของผู้เสียหาย การที่จะให้รวมการพิจารณาตัดสินของศาลแต่อีกคดีศาลเพิ่งจะรับคำฟ้องของผู้เสียหาย การที่จะให้รวมการพิจารณาคดีทั้งสองเข้าด้วยกันก็ย่อมก่อให้เกิดความไม่สะดวก และทำให้คดีที่ศาลกำลังจะมีคำพิพากษาต้องล่าช้าออกไปอีก ดังนั้นการรวมการพิจารณาคดีของผู้เสียหายในคดีสิ่งแวดล้อมจึงไม่ทำให้เกิดความสะดวกแม้ว่าจะมีมูลเหตุแห่งคดีเดียวกันก็ตาม⁴

อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่า การนำสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากเรือตามข้อ 1 วรรค 1 (d) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มาบัญญัติเพิ่มเติมไว้ในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ย่อมจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหนี้ผู้ได้รับความเสียหายที่เป็นบุคคลหรือหน่วยงานของรัฐที่จะมีสิทธิขอการกักเรือเพื่อเป็นหลักประกันสำหรับความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นและค่าใช้จ่ายในการใช้มาตรการป้องกันและทำให้สถานะแวดล้อมกลับสู่สภาพเดิม และในปัจจุบันความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากเรือนั้นจะมีเพิ่มมากขึ้นและเรือส่วนใหญ่ที่ก่อความเสียหายนั้นมักจะเป็นเรือต่างชาติ ส่วนข้อขัดข้องบางประการที่อาจจะเกิดขึ้นดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้นก็เป็นเรื่องของข้อขัดข้องที่เกิดจากกฎหมายอื่นซึ่งเป็นเรื่องของศาลหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องที่จะต้องหาแนวทางที่เหมาะสมและปรับปรุงแก้ไขต่อไป แต่ตามหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นกรณีที่เรือของลูกหนี้ได้ถูกกักไว้โดยเจ้าหนี้คนหนึ่งแล้ว ต่อมาเจ้าหนี้อื่นของลูกหนี้รายเดิมนั้นมายื่นคำร้องขอให้กักเรือลำดังกล่าวอีกก็สามารถทำได้เนื่องจากเจ้าหนี้เป็นคนละคนกันและสิทธิเรียกร้องก็เป็นคนละสิทธิเรียกร้องกัน ซึ่งกรณีความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากเรืออาจมีผู้เสียหายได้หลายราย และหากเจ้าหนี้รายหนึ่งซึ่งได้รับเป็นความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากเรือได้ขอการกักเรือและเจ้าของเรือได้มีการวางหลักประกันต่อศาลและศาลได้สั่งปล่อยเรือแล้วหรือมีการดำเนินการใดๆจนเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องนั้นได้รับการปล่อยแล้ว ต่อมาเจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เสียหายรายอื่นซึ่งได้รับความเสียหายในคราวเดียวกันนั้นได้ยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอการกักเรือลำดังกล่าวอีกเรือนั้นก็อาจถูกกักซ้ำได้

สำหรับในส่วนของการนำสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากราคาหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการกู้เคลื่อนย้าย นำกลับคืน ทำลายหรือทำให้เรือซึ่งจมอับปาง เกยตื้น หรือถูกสละ พันอันตราย ตลอดจนสิ่งอย่างอื่นที่อยู่บนเรือนั้น รวมถึงราคาหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการรักษาไว้ซึ่งเรือที่ถูกสละตลอดจนคนประจำเรือดังกล่าวตามข้อ 1 วรรค 1 (e) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มาบัญญัติไว้ให้

⁴ บุญชนะ ยี่สารพัฒน์, “ข้อขัดข้องในทางวิธีพิจารณาความของผู้เสียหายในคดีสิ่งแวดล้อม,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), หน้า 121-122.

สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้น จะเห็นว่าหากมีกรณีที่เรือไทย เรือต่างประเทศ หรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทยนั้น หากเจ้าของเรือตกลงให้ผู้หนึ่งผู้ใดได้ดำเนินการเกี่ยวกับการกู้เรือหรือสิ่งอื่นใดที่จมอยู่ หรือดำเนินการใดๆ เพื่อให้เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมอยู่พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ และหากมีการไม่ชำระราคาหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวก็เป็นกรณีของการไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ตามหลักนิติกรรมสัญญาทั่วไป และแม้ว่าเจ้าหนี้สามารถขอดำเนินการได้ตามวิธีการคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาซึ่งบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้อยู่แล้วนั้น แต่การที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติเพิ่มสิทธิเรียกร้องดังกล่าวให้ขอกักเรือได้ก็จะเอื้อประโยชน์ให้เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องในมูลหนี้ดังกล่าวสามารถขอกักเรือของลูกหนี้เพื่อเป็นหลักประกันได้รวดเร็วยิ่งขึ้น และนอกจากนี้การที่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาตรา 121 กำหนดไว้ว่า หากมีกรณีเมื่อเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดทำเครื่องหมายตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เห็นสมควรสำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือทั้งเวลากลางวันและกลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้ กู้ เรือ ขน ทำลาย หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลงอยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด หากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดไม่ดำเนินการข้างต้นให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดไว้ เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตราย หรือ กู้ เรือ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใด และทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ และสามารถเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ หรือสิ่งอื่นใดนั้นได้

นอกจากนี้หากเป็นกรณีที่เรือไทย เรือต่างประเทศ หรือสิ่งอื่นใดข้างต้นมีสิ่งซึ่งก่อหรืออาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม เจ้าของหรือตัวแทนของเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดจะต้องขจัดหรือป้องกันมลพิษให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด และหากไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจหน้าที่มีอำนาจกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อขจัดหรือป้องกันมลพิษนั้นได้โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเรือ หรือสิ่งอื่นใดนั้น

ในกรณีที่เจ้าของหรือตัวแทนเรือหรือสิ่งอื่นใดไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของเจ้าท่าที่กล่าวมาข้างต้นภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามควรแก่กรณีหรือไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น เจ้าท่าด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมสามารถนำเรือหรือสิ่งอื่นใดและทรัพย์สินที่อยู่ในเรือนั้นออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

ด้วยเหตุนี้หากมีกรณีที่เจ้าของหรือตัวแทนเรือไม่ยอมขคิดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดทำเครื่องหมาย แสดงอันตราย หรือกู้เรือ ขน ทำลายหรือกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใด และทรัพย์สิน ที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินทางเรือให้แก่เจ้าท่า การที่พระราช บัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 บัญญัติให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้สามารถขกักเรือเพื่อเป็นหลัก ประกันได้ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นนั้นก็เพื่อเอื้อให้เจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ดังกล่าวสามารถขกักเรือของลูกหนี้ได้ทันทั่วถึงเพื่อที่จะได้มีหลักประกันในการบังคับชำระหนี้ ตามกฎหมายเพื่อที่จะสามารถอำนวยความสะดวกในการคมนาคมทางน้ำของประชาชนได้ต่อไปซึ่ง จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติโดยรวมอีกด้วย

สำหรับในสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อพิพาทเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือตามข้อ 1 วรรค 1 (v) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้น โดยอาจเป็นกรณีที่ได้มีการโอนการครอบครอง เรือไปยังผู้ซื้อแล้วผู้ซื้อไม่ปฏิบัติตามสัญญาหรือไม่ยอมชำระราคา หรือกรณีที่ผู้ขายไม่ยอมโอน สิทธิครอบครองหรือกรรมสิทธิ์ของเรือ ซึ่งกรณีข้อพิพาทอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือนั้นน่าจะเป็น กรณีการซื้อขายเรือที่มีการต่อเสร็จแล้วหรือเป็นการซื้อขายเรือเก่าไม่ใช่กรณีการตั้งต่อเรือใหม่ ซึ่งจะต้องมีขั้นตอนการเจรจาเรื่องราคา เงื่อนไขการชำระเงินซึ่งจะมีการจ่ายเป็นงวดๆ และมีระยะเวลา การส่งมอบและการเลือกต่อเรือเพื่อทำการต่อเรือ เป็นต้น และไม่รวมถึงกรณีการเช่าซื้อเรือ หรือลีสซิ่งเรือ ซึ่งจะเห็นว่ากรณีข้อพิพาทอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือก็เป็นเรื่องของการไม่ ปฏิบัติการชำระหนี้ตามหลักนิติกรรมสัญญาทั่วไป ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องของสัญญาต่างตอบแทน หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่ส่งมอบการครอบครองหรือกรรมสิทธิ์เรือหรือไม่มีการชำระราคา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็ชอบที่จะไม่ชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะชำระหนี้หรือปฏิบัติตามสัญญาตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้อยู่แล้ว หรือหากได้มีการส่งมอบการครอบครองเรือไปแล้ว เจ้าหนี้ก็ฝ่ายก็สามารถดำเนินการตามวิธีการคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาตามที่บัญญัติไว้ใน ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้อยู่แล้ว แต่การที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 จะบัญญัติให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากสัญญาซื้อขายเรือให้สามารถขกักเรือได้ด้วย ซึ่งเดิมเจ้าหนี้จะขกักเรือได้เฉพาะการเรียกเอาค่าต่อเรือตามมาตรา 3 (ญ) ซึ่งในกรณีดังกล่าวเป็นเรื่องสัญญาจ้างทำของ และการเช่าซื้อ การลีสซิ่งเรือตามมาตรา 3 (ค) จะทำให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และเอื้อประโยชน์ให้เจ้าหนี้สามารถขกักเรือได้ทันทั่วถึงยิ่งขึ้น

สำหรับสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระท่าเรือ อยู่เรือ คลอง ท่าเทียบเรือ และร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่นตามข้อ 1 วรรค 1 (n) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้น จะเห็นได้ว่า สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่เป็นสิทธิเรียกร้องที่สามารถขกักเรือได้อยู่แล้วตามพระราช บัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 คือมาตรา 3 (ญ) ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าธรรมเนียม การใช้เรือ และมาตรา 3 (ฎ) ซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการให้บริการของท่าเรือ หรือ ค่าภาระท่าเรือหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ ส่วนสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าธรรมเนียมหรือ

ค่าภาระการใช้คลอง หรือร่องน้ำเดินเรืออย่างอื่นนั้น ไม่สามารถขอกักได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 การบัญญัติเพิ่มสิทธิเรียกร้องดังกล่าวให้สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ก็จะทำให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและจะเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ดูแลคลองหรือร่องน้ำเดินเรือต่างๆ ในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าภาระต่างๆ อีกด้วย

สำหรับการบัญญัติให้สิทธิเรียกร้องค่าเบี้ยประกันภัยเรือและเงินสมทบการประกันภัยซึ่งกันและกัน (mutual insurance calls) ซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือตามข้อ 1 วรรค 1 (q) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เป็นสิทธิเรียกร้องที่สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นจะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติกฎหมายใดๆ ที่ใช้บังคับกับการประกันภัยทางทะเลโดยตรง แม้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วยเอกเทศสัญญาลักษณะ 20 ประกันภัย จะมีบทบัญญัติเรื่องสัญญาประกันภัยทางทะเล แต่ก็เพียงมาตราเดียวคือ มาตรา 868 ซึ่งบัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” ซึ่งจะเห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าวนี้ไม่ได้ให้ความกระจ่างชัดในเรื่องการประกันภัยทางทะเลแต่ประการใดเลย แต่อย่างไรก็ดีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ของไทย มาตรา 13 ได้กำหนดรองรับยินยอมให้คู่สัญญาสามารถทำความตกลงกันเองว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับระหว่างกัน ด้วยเหตุนี้เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเลเกิดขึ้น หากคู่สัญญาประกันภัยทางทะเลได้ทำความตกลงในข้อสัญญาว่าให้นำกฎหมายอังกฤษมาใช้แก้ข้อพิพาทอันเกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้นซึ่งโดยมากจะระบุไว้ในกรมธรรม์ เมื่อมีคดีพิพาทอันเกิดจากสัญญาในศาลไทย ด้วยหลักเกณฑ์ตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 นี้ ศาลไทยก็จะต้องนำหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (The Marine Insurance Act 1906) มาใช้เป็นหลักในการพิจารณาคดีไม่ว่าจะเกี่ยวกับสาระสำคัญแห่งสัญญาประกันภัยทางทะเล หรือผลของสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้นตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกันไว้⁵

นอกจากนี้เมื่อเกิดคดีอันเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเลมาสู่ศาล ศาลไทยอาจนำกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (The Marine Insurance Act 1906) มาใช้ในการวินิจฉัยคดีพิพาทอันเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเลตามหลักกฎหมายทั่วไปโดยเทียบเคียงกฎหมายหมายอังกฤษ โดยศาลฎีกาได้วางบรรทัดฐานไว้ว่า “สัญญาประกันภัยทางทะเลให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล กฎหมายทะเลของประเทศไทยยังไม่ได้มีเป็นลายลักษณ์อักษรทั้งจาริตประเพณีก็ไม่ปรากฏ จึงต้องวินิจฉัยคดีเรื่องประกันภัย

⁵ไชยยศ เหมะรัชตะ. คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2540), หน้า 336.

ทางทะเลตามหลักกฎหมายทั่วไปโดยเทียบเคียงกฎหมายอังกฤษในเรื่องนี้” (คำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 และ 7350/2537)

ดังนั้นการที่ประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติกฎหมายใดๆที่ใช้บังคับกับการประกันภัยทางทะเลโดยตรงก็อาจเกิดความไม่แน่นอนในการบังคับใช้กฎหมายหากมีกรณีข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลได้ เช่น กรณีการนำกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้บังคับในประเทศไทยเนื่องจากข้อพิพาทมีข้อตกลงให้นำกฎหมายอังกฤษมาใช้แก้ข้อพิพาทอันเกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้นมีข้อจำกัด เพราะนอกจากจะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้ว และยังเป็นภาระหน้าที่ของคู่ความที่กล่าวอ้างจะต้องนำหลักกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวมานำสืบให้เป็นที่พอใจแก่ศาล นอกจากนี้ยังเป็นดุลยพินิจของศาลว่าจะนำกฎหมายดังกล่าวมาบังคับให้หรือไม่ด้วย

ส่วนการที่ศาลไทยนำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (The Marine Insurance Act 1906) มาปรับใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้นอาจมีปัญหาในทางปฏิบัติ เพราะการนำกฎหมายต่างประเทศมาปรับใช้นั้นเป็นอำนาจของศาลโดยตรง ดังนั้นศาลอาจใช้ดุลยพินิจในการปรับใช้ได้ตามที่เห็นว่าเหมาะสมจึงอาจไม่มีแนวทางที่ชัดเจน

แต่อย่างไรก็ตามในขณะนี้ทางสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์วิได้ดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล โดยใช้หลักการตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (The Marine Insurance Act 1906) เป็นแนวทางในการร่างกฎหมายดังกล่าว และเมื่อประเทศไทยมีกฎหมายดังกล่าวออกมาบังคับใช้แล้วก็จะทำให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ความรับผิดชอบของคู่สัญญาในกรณีข้อพิพาทอันเนื่องมาจากการประกันภัยทางทะเลมากขึ้น

สำหรับการกำหนดให้สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าเบี้ยประกันภัยเรือและเงินสมทบการประกันภัยซึ่งกันและกัน (mutual insurance calls) ซึ่งจ่ายโดยหรือในนามของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าตามข้อ 1 วรรค 1 (q) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นหากมองในแง่ผลดีผลเสียที่จะเกิดขึ้นต่อประเทศไทย ผู้เขียนเห็นว่าเนื่องจากกรณีการขอกักเรือดังกล่าวจะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าเบี้ยประกันที่เกี่ยวข้องเรือเท่านั้น การที่ประเทศไทยเป็นเพียงประเทศทางผ่านของเรือ และผู้ประกอบการด้านพาณิชย์วิที่เป็นคนไทยส่วนใหญ่ไม่ใช่เป็นเจ้าของเรือสินค้า หรือผู้เช่าเรือสินค้า ดังนั้นการเพิ่มบทบัญญัติดังกล่าวน่าจะไม่กระทบต่อประโยชน์ของผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการพาณิชย์วิที่เป็นคนไทยมากนัก แต่จะทำให้กฎหมายการกักเรือของไทยมีความเป็นสากลมากขึ้น และเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่ที่เป็นบริษัทประกันภัยซึ่งอาจเป็นบริษัทของคนไทยและบริษัทต่างชาติรวมทั้ง P&I Club มาขอกักเรือในประเทศไทยมากขึ้น และหากมองในแง่ของผู้รับประกันภัยตัวเรื่อนั้นจะเห็นได้ว่า ผู้รับประกันภัยซึ่งมีหน้าที่ในการรับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยตามทีระบุไว้

ในกรณีที่มีประกันภัย หรือชดใช้แก่ผู้บุคลภายนอกซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบบุคคลดังกล่าว ประกอบกับภัยที่คุ้มครองนั้นเป็นภัยทางทะเลซึ่งโดยปกติแล้วย่อมมีความเสี่ยงค่อนข้างสูงมาก ดังนั้น เบี้ยประกันก็ย่อมมีจำนวนสูงตามไปด้วย เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันผู้รับประกันภัย ก็ควรมีสติชอกรักเรือ ได้เช่นเดียวกับเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องประเภทอื่น⁶

สำหรับการบัญญัติให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าคอมมิสชั่น ค่าธรรมเนียมนายหน้า หรือตัวแทนเกี่ยวกับเรือซึ่งจ่ายโดยหรือในนามเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ ตามข้อ 1วรรค 1 (r) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เป็นสิทธิเรียกร้องที่สามารถชอกรักเรือได้ตามพระราชการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้น จะเห็นว่าในเรื่องของตัวแทนนั้น การเกิดขึ้นของสัญญาตัวแทนนั้น โดยปกติก็จะเหมือนสัญญาอื่นๆคือ เกิดจากการเสนอและสนองของกลุ่มสัญญา หรือเกิดจากบทบัญญัติของกฎหมาย หรือเกิดขึ้นโดยการให้สัตยาบัน ดังนั้นความผูกพันสิทธิหน้าที่หรือความรับผิดชอบของคู่กรณี และสิทธิที่จะได้รับบำเหน็จของตัวแทนจากตัวการหรือไม่จะเป็นไปตามหลักกฎหมายเรื่องตัวแทน ตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ บรรพ 3 กฎหมายเอกเทศสัญญาตั้งแต่มาตรา 797 ถึงมาตรา 832 อยู่แล้ว และหากมีกรณีพิพาทอันเนื่องมาจากสิทธิต่างๆที่ตัวแทนจะได้รับจากตัวการนั้น จะเห็นว่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้นตัวแทนซึ่งเป็นเจ้าหนี้ในการที่จะได้รับชำระหนี้ จากตัวการย่อมมีสิทธิยึดหน่วงทรัพย์สินของตัวการได้ตามมาตรา 241 ถึงมาตรา 250 ดังนั้นหากมีกรณีว่าเรืออยู่ในความครอบครองของตัวแทนในฐานะเจ้าหนี้โดยชอบและตัวแทนมีหนี้อันเป็นคุณประโยชน์แก่ตนเกี่ยวกับเรือนั้นย่อมมีสิทธิยึดหน่วงไว้ไม่ส่งมอบทรัพย์สินได้จนกว่าจะได้รับชำระหนี้ จากตัวการ หรือสามารถดำเนินการตามวิธีการคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาซึ่งบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้

สำหรับกรณีนายหน้าเกี่ยวกับเรือนั้นจะเห็นว่า สัญญานายหน้ามีลักษณะเป็นสัญญาทั่วไป ประเภทหนึ่ง สิทธิหน้าที่หรือความรับผิดชอบของคู่กรณีและสิทธิที่จะได้รับบำเหน็จก็เป็นไปตามข้อตกลงของกลุ่มสัญญา หรือตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วยเอกเทศสัญญา ตั้งแต่มาตรา 845 ถึงมาตรา 849 ดังนั้นเมื่อเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือไม่ชำระหนี้ค่านายหน้า เจ้าหนี้ก็สามารถดำเนินการตามวิธีการคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาซึ่งบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้เช่นกัน

การที่จะกำหนดให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวสามารถชอกรักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นแม้ว่าหนี้จำนวนดังกล่าวจะมีจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับมูลค่าเรือแต่ถ้าหากลูกหนี้ไม่มีทรัพย์สินใดๆในประเทศไทยนอกจากเรือ เรือก็ควรชอกรักได้ในฐานะเป็นหลักประกันการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ การกำหนดสิทธิเรียกร้องดังกล่าวให้สามารถชอกรักเรือได้จะเป็นการเปิดโอกาสให้เจ้าหนี้

⁶ สงคราม วัฒนะรัตน์, “การกักเรือตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ,” หน้า 226.

ซึ่งเป็นผู้ประกอบการด้านพาณิชย์เกี่ยวกับการเป็นตัวแทนหรือนายหน้าเกี่ยวกับเรือต่างๆ โดยเฉพาะที่เป็นคนไทยมีโอกาสที่จะขอกักเรือเพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ได้และยังทำให้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลมากยิ่งขึ้นเช่นกัน

สำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเนื่องมาจากค่าจ้างและเงินจำนวนอื่นใดที่ต้องชำระแก่นายเรือ เจ้าหน้าที่และคนประจำเรืออื่นสำหรับการจ้างแรงงานบนเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการส่งบุคคลเหล่านั้นคืนภูมิลำเนาและการจ่ายเงินประกันสังคมในนามของบุคคลเหล่านั้นตามข้อ 1 วรรค 1 (o) ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นจะเห็นได้ว่าคำนิยามสิทธิเรียกร้องดังกล่าวกว้างกว่าสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามมาตรา 3 วรรคสอง (ฐ) ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เนื่องจากถ้อยคำของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะครอบคลุมไปเงินจำนวนอื่นๆที่ต้องชำระแก่นายเรือ เจ้าหน้าที่และคนประจำเรืออื่นสำหรับการจ้างแรงงานบนเรือด้วย และยังรวมถึงค่าใช้จ่ายในการส่งบุคคลเหล่านั้นคืนภูมิลำเนา และการจ่ายเงินประกันสังคมในนามบุคคลเหล่านั้นด้วย แต่สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่จะขอกักเรือได้ตามมาตรา 3 วรรคสอง (ฐ) ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ครอบคลุมเฉพาะสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือเท่านั้นซึ่งยังมีปัญหาในการตีความว่า “ค่าจ้าง” ซึ่งนายเรือหรือคนประจำเรือจะอ้างเป็นมูลเหตุในการขอให้กักเรือนั้นจะรวมถึงเงินอื่นๆ อีกหลายประเภทที่นายจ้างจ่ายให้แก่ลูกจ้างโดยไม่ได้เรียกชื่อเป็นเงินค่าจ้างเช่น เงินค่าครองชีพ ค่าเบี้ยเลี้ยง เงินยงชีพ เงินประจำตำแหน่ง เงินรับรอง เบี้ยขยัน โบนัส บำเหน็จ ค่าล่วงเวลา ฯลฯ ด้วยหรือไม่ ด้วยเหตุนี้หากประเทศไทยเข้าไปเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็จะต้องมีการบัญญัติเพิ่มเติมสิทธิเรียกร้องดังกล่าวข้างต้นให้เจ้าหน้าที่สามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าการบัญญัติเพิ่มสิทธิเรียกร้องดังกล่าวตามแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นจะช่วยลดปัญหาความไม่ชัดเจนในเรื่องการตีความเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าจ้างตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ ทั้งยังสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการจ้างงานเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ซึ่งในเรื่องค่าจ้างของนายเรือและคนประจำเรือนั้นพระราชบัญญัติฉบับนี้จะใช้ถ้อยคำกว้างๆว่า จะต้องเป็น สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการทำงานในฐานะนายเรือ ลูกเรือ หรือคนประจำเรือซึ่งจะหมายรวมไปถึงเงินค่าทดแทนในกรณีที่นายเรือ คนประจำเรือตลอดจนลูกจ้างอื่นๆ ประจำเรือนั้นได้รับบาดเจ็บหรือตาย และเงินชดเชยด้วย และนอกจากนี้ในส่วนของกรบัญญัติเพิ่มเติมให้สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายในการส่งบุคคลเหล่านั้นคืนภูมิลำเนา และการจ่ายเงินประกันสังคมในนามบุคคลเหล่านั้นให้สามารถขอกักเรือได้นั้นจะช่วยคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของนายเรือ เจ้าหน้าที่และคนประจำเรือมากขึ้น โดยเฉพาะกรณีของการจ่ายเงินประกันสังคมนั้นน่าเป็นการจะสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายประกันสังคมของไทยที่มีวัตถุประสงค์ให้มีการสร้างหลักประกันให้แก่ลูกจ้างและบุคคลอื่นโดยการจัดตั้งกองทุนประกันสังคมขึ้นเพื่อให้การสงเคราะห์แก่ลูกจ้างและบุคคลอื่น ซึ่งประสบอันตรายเจ็บป่วย ทูพพลภาพหรือตาย อันมิใช่เนื่องจากการทำงาน รวมทั้งกรณี

คลอดบุตร กรณีสงเคราะห์บุตร กรณีชราภาพ และสำหรับกรณีจ้างแรงงานซึ่งให้หลักประกันเฉพาะ ลูกจ้าง⁷ และการประกันสังคมเน้นการเก็บเงินสมทบจากทุกฝ่ายเพื่อเป็นการเฉลี่ยทุกข์เฉลี่ยสุขของคนในสังคม ทั้งนี้เพื่อเป็นการลดช่องว่างระหว่างรายได้ของชนชั้นในสังคมได้ หรืออย่างน้อยก็ช่วยชะลอการขยายช่องว่างระหว่างชนชั้น⁸ ซึ่งตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 หากนายจ้างไม่นำส่งเงินสมทบหรือส่งไม่ครบเข้ากองทุนประกันสังคมทั้งในส่วนของตนหรือของลูกจ้างแล้ว ก็อาจถูกเลขาธิการกองทุนประกันสังคมสั่งยึดหรืออายัดทรัพย์สิน หรือขายทอดตลาดทรัพย์สินของนายจ้างเพื่อนำเงินมาสมทบเข้ากองทุนได้ตามมาตรา 50 ของพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 เพื่อให้ได้เงินที่ค้างชำระซึ่งอำนาจนี้ถือเป็นการยกเว้นวิธีการปฏิบัติโดยทั่วไปที่ต้องร้องขออำนาจศาล แต่อย่างไรก็ตามการออกคำสั่งนี้จะต้องทำเป็นหนังสือ และจะยึด อายัด หรือขายทอดตลาดทรัพย์สินของนายจ้างเพียงเท่าที่จำเป็นเพื่อให้ได้รับเงินที่ค้างชำระเท่านั้น โดยการยึด อายัด และขายทอดตลาดต้องเป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด ส่วนที่นอกเหนือจากระเบียบก็ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 นั้นค่อนข้างดีอยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตามจะเห็นว่าพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 ไม่ใช่บังคับแก่ลูกจ้างในกิจการประมงซึ่งมิได้ใช้ลูกจ้างตลอดปีและไม่มียานลักษณะอื่นรวมอยู่ด้วย* แต่หากจะกำหนดให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวสามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้ด้วยก็น่าจะเป็นประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในการที่บังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวในอีกแนวทางหนึ่ง

ในส่วนของกรณีการบัญญัติให้สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อตกลงรับขนคนโดยสารบนเรือสามารถขอกักเรือได้ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นจะเห็นว่าในปัจจุบันประเทศไทยจะมีบริษัทหลายบริษัทที่ให้การบริการแก่นักท่องเที่ยวเพื่อการเดินทางทางทะเลภายในประเทศเพื่อไปยังเกาะต่างๆ และการเดินทางท่องเที่ยวทางทะเลภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ประเทศไทยมีเพียงบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องรับขนผู้โดยสาร เพื่อใช้บังคับในกรณีที่ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ หรือถึงแก่ความตายตลอดจนสัมภาระเครื่องเดินทางได้รับความเสียหาย

⁷ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์สิน เจ้าสำนักโรงแรม, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542), หน้า 19.

⁸ นิคม จันทรวิฑูร, กฎหมายประกันสังคม: แนวคิด พัฒนาการและก้าวแรกของการดำเนินการในประเทศไทย, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ธรรมศาสตร์, 2537) หน้า 85.

* โปรดดู พระราชกฤษฎีกากำหนดลูกจ้างตาม มาตรา 4 (6) แห่งพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 พ.ศ. 2534 มาตรา 3 (3))

โดยประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายพิเศษหรือกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้⁹ การกำหนดให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวสามารถขอกักเรือได้น่าจะเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของผู้โดยสารมากขึ้น โดยเฉพาะกรณีที่มีอุบัติเหตุในทะเลซึ่งส่วนใหญ่จะมีผู้เสียหายและเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้โดยสารจำนวนมาก แต่อย่างไรก็ดีเนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องนี้จึงเป็นอีกเรื่องหนึ่งที่ผู้รับผิดชอบจะต้องพิจารณาต่อไป

นอกจากนี้การนำหลักเกณฑ์ในส่วนอื่นของอนุสัญญาฉบับนี้มาใช้ในการปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ยังมีผลคืออีกหลายกรณีเช่น การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งบัญญัติไว้กว้างๆว่า “ผู้ร้อง (claimant)” หมายถึง บุคคลซึ่งกล่าวอ้างสิทธิเรียกร้องทางทะเลเท่านั้น ไม่ได้คำนึงว่าจะต้องมีภูมิลำเนาในประเทศที่ขอกักเรือหรือไม่นั้น การปรับปรุงหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ตามแนวทางดังกล่าวโดยไม่ได้กำหนดเป็นเงื่อนไขว่าเจ้าหน้าที่ที่จะขอกักเรือได้จะต้องมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรจะมีผลทำให้การคุ้มครองเจ้าหน้าที่ขยายออกไป เพราะการที่เจ้าหน้าที่ต่างประเทศสามารถขอให้ศาลไทยกักเรือได้ จะเป็นการสร้างหลักประกันให้แก่สถาบันการเงินต่างประเทศที่ปล่อยกู้ให้แก่บริษัทเรือไทยและเป็นการส่งเสริมการหาแหล่งเงินทุนทางอ้อม เนื่องจากสถาบันการเงินจะมีความมั่นใจว่า สิทธิขอกักเรือที่ตนอาจใช้ได้ในประเทศอื่นจะสามารถใช้ในประเทศไทยได้ด้วยและนอกจากนี้ยังอาจช่วยจูงใจให้เจ้าหน้าที่หันมาดำเนินการฟ้องคดีในศาลไทยมากขึ้น

การที่หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ใช้บังคับกับเรือทุกประเภท คือ เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ และยังคงครอบคลุมไปถึงเรือประมงหรือเรือสำราญ และเรือทั้งหมดไม่ว่าเรือเหล่านั้นเป็นเรือเดินทะเลหรือไม่ หากเรือลำนั้นอยู่ในเขตอำนาจศาลของรัฐภาคีไม่ว่าเรือเหล่านั้นจะชักธงของรัฐภาคีหรือไม่ก็ตาม ยกเว้นเฉพาะเรือรบ เรือช่วยรบ เรืออื่นใดที่เป็นของรัฐหรือดำเนินการโดยรัฐและในช่วงเวลานั้นใช้เพื่อการบริการของรัฐบาลที่ไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์โดยเฉพาะเท่านั้น การปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวจะทำให้ขอบเขตการใช้บังคับพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ครอบคลุมถึงเรือประเภทต่างๆกว้างขวางขึ้น

การที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำหนดหลักประกันที่ลูกหนี้จะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอลปล่อยเรือที่ถูกกักหรือถูกกักซ้ำไว้อย่างชัดเจนว่า หากคู่กรณีสามารถตกลงกันได้ถึงจำนวนของหลักประกันที่จะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอลปล่อยเรือที่ถูกกักก็ให้ศาลกำหนดจำนวนของหลักประกันไปตามนั้น แต่หากคู่กรณีไม่สามารถตกลงกันได้ศาลมีดุลยพินิจในการที่จะกำหนดจำนวนของหลักประกันแต่จะต้องไม่เกินกว่ามูลค่าของเรือที่ถูกกัก หลักเกณฑ์

⁹ ไพทิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544), หน้า 384.

ดังกล่าวสามารถใช้เป็นทางในการแก้ไขปัญหาลักษณะเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนและรูปแบบของหลักประกันในการปล่อยเรือที่เกิดตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้เป็นอย่างดี

การนำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ข้อ 7 วรรค 2 และวรรค 3 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีที่ถูกกรณีมีข้อตกลงอนุญาโตตุลาการที่ว่า กรณีที่ศาลของรัฐที่มีการกักเรือหรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณามูลคดี เมื่อมีคำร้องขอศาลนั้นอาจมีคำสั่งกำหนดระยะเวลาให้ผู้ร้องดำเนินกระบวนการพิจารณาต่อหน้าศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจ ถ้าไม่มีการดำเนินกระบวนการภายในกำหนดระยะเวลาตามคำสั่งศาล เมื่อมีคำร้องขอศาลอาจมีคำสั่งให้ปล่อยเรือที่ถูกกักหรือปล่อยหลักประกันที่ได้วางไว้ แต่ถ้าได้มีการดำเนินกระบวนการภายในกำหนดหรือได้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาต่อศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่มีอำนาจในรัฐอื่นโดยปราศจากคำสั่งศาลดังกล่าว ศาลแห่งรัฐที่มีการกักเรือหรือที่มีการวางหลักประกันเพื่อให้ปล่อยเรือจะยอมรับและบังคับให้ตามคำวินิจฉัยอันเป็นที่สุดใดๆข้างต้นมาใช้ก็สามารถช่วยแก้ไขช่องว่างที่เกิดเนื่องจากกรณีที่เจ้าหนี้และลูกหนี้มีข้อตกลงที่จะต้องนำข้อพิพาทไปอนุญาโตตุลาการซึ่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่ได้กล่าวถึงไว้ได้

หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือมีผลเสียต่อกฎหมายกักเรือไทยดังนี้

การใช้หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ใช้หลักความรับผิดชอบส่วนบุคคล (personal liability) ในการพิจารณาว่าจะกักเรือลำหนึ่งลำใดของลูกหนี้ได้หรือไม่ ซึ่งไม่อนุญาตให้เจ้าหนี้ขอกักเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) ได้ หากในเวลาที่ยกเรือนั้นลูกหนี้ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือหรือเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) เว้นแต่สิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล หรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจ้างงาน หรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือ หากประเทศไทยเข้าไปเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็มีความจำเป็นที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 จะต้องใช้หลักความรับผิดชอบส่วนบุคคล (personal liability) ในการพิจารณาว่าจะกักเรือลำหนึ่งลำใดของลูกหนี้ได้หรือไม่ตามแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งก็ยังมีผลทำให้หลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ยังคงมีช่องว่างอยู่อีกโดยหากลูกหนี้ซึ่งต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องทางทะเลและสิทธิเรียกร้องนั้นไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลยังสามารถข้าย้ายถ่ายโอนเรือนั้นไปยังบุคคลภายนอกเพื่อให้พ้นจากการถูกกักเรือได้

4.3 ความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ของประเทศไทย

ในการพิจารณาว่าประเทศไทยควรจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 หรือไม่นั้นจะเห็นได้ว่า เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์ข้อ 8 ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งเป็นเรื่องการมีผลบังคับใช้ของอนุสัญญาแล้วจะเห็นได้ว่า อนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้จะใช้บังคับ

แก่เรือใดๆ ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลของรัฐภาคีไม่ว่าเรือนั้นจะได้ชักธงของรัฐภาคีหรือไม่ก็ตาม ดังนั้นเรือใดๆที่ชักธงของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้จะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย ซึ่งหมายความว่า หลักเกณฑ์ต่างๆของอนุสัญญาฉบับนี้จะใช้บังคับทั้งเรือที่ชักธงของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้และเรือที่ชักธงของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ด้วยเหตุนี้เรือดังกล่าวข้างต้นจะถูกกักในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้เพื่อสิทธิเรียกร้องอื่นที่อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ได้กำหนดไว้ไม่ได้แน่นอน แต่อย่างไรก็ตาม ตามมาตรา 10 ของอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้ได้เปิดโอกาสให้ประเทศต่างๆสามารถตั้งข้อสงวน(reservation)ในเวลาใดๆของการลงนาม(signature) การให้สัตยาบัน(ratification) การยอมรับ(acceptance) การให้ความเห็นชอบ(approval) หรือการภาคยานุวัติ(accession) หรือเวลาใดๆหลังจากนั้นที่จะขกเว้นการบังคับใช้อนุสัญญาฉบับนี้กับเรือใดๆที่ไม่ได้ชักธงของประเทศภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ หรือกรณีทีเรือนั้นไม่ใช่เดินทะเลได้

ด้วยเหตุนี้แม้ว่าประเทศใดจะไม่ได้เข้าไปเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ผลคือ เรือที่ชักธงของประเทศนั้นซึ่งไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้จะถูกกักในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้เพื่อเป็นหลักประกันได้เฉพาะสิทธิเรียกร้องที่กำหนดไว้อนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้เท่านั้น เว้นแต่ประเทศภาคีที่กักเรือนั้นจะมีข้อสงวนไม่ให้อนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้มีผลบังคับกับเรือที่ชักธงของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้เท่านั้น

นอกจากนี้จะเห็นว่า อนุสัญญาฉบับนี้จะไม่ใช่บังคับแก่เรือรบ เรือช่วยรบ เรืออื่นใดที่เป็นของรัฐหรือดำเนินการ โดยรัฐและในช่วงเวลานั้นใช้เพื่อการบริหารของรัฐบาลที่มีใช้เพื่อการพาณิชย์ โดยเฉพาะ และอนุสัญญาฉบับนี้จะไม่กระทบต่อสิทธิหรืออำนาจของรัฐบาล หน่วยงานของรัฐ หรือองค์กรสาธารณะประโยชน์ หรือองค์กรเกี่ยวกับท่าเรือ-อู่เรือ ที่จะหน่วงเหนี่ยวหรือห้ามการเดินเรือใดๆ ภายในเขตอธิปไตยของตนภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายหรือข้อบังคับภายในรัฐนั้น และไม่มีผลกระทบต่ออำนาจของรัฐหรือศาลที่จะมีคำสั่งซึ่งมีผลต่อกองทรัพย์สินทั้งหมดของลูกหนี้ และไม่มีผลกระทบต่อการใช้บังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศที่ทำให้สิทธิจำกัดความรับผิดชอบหรือกฎหมายภายในซึ่งอนุวัติการอนุสัญญาดังกล่าวในรัฐที่มีการกักเรือ

ดังนั้นแม้ว่าประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เรือไทยก็จะถูกกักในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ได้เฉพาะสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามหากประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ได้มีข้อสงวนไม่ให้อนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้มีผลบังคับกับเรือที่ชักธงของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ เมื่อประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้เรือไทยจึงสามารถถูกกักได้เพื่อสิทธิเรียกร้องอื่นตามที่กฎหมายภายในของประเทศที่มีการกักเรือได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหน้าที่สามารถยื่นคำร้องขอให้กักเรือได้ซึ่งไม่ใช่สิทธิเรียกร้องที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ ตัวอย่างเช่น กรณีประเทศไทยไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 หากเรือไทยเข้าไปเขตอำนาจศาลของประเทศนอร์เวย์ซึ่งเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ หากประเทศนอร์เวย์มี

ข้อสงวนไม่ให้อนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้มีผลใช้บังคับกับเรือที่ชักธงของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้ ผลคือ เรือไทยยังสามารถถูกกักเพื่อสิทธิเรียกร้องอื่นตามกฎหมายภายในของประเทศนอร์เวย์ ซึ่งไม่ใช่สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ได้ แต่ถ้าประเทศนอร์เวย์ไม่ได้มีการตั้งข้อสงวนดังกล่าวไว้ ผลคือ เรือไทยจะถูกกักในประเทศนอร์เวย์ได้เฉพาะสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เท่านั้น

แต่หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 แล้วจะเห็นว่า เรือไทยจะถูกกักได้ในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ได้เฉพาะเพื่อสิทธิเรียกร้องตามที่อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดไว้เท่านั้น เรือไทยจะถูกกักเพื่อสิทธิเรียกร้องอื่นตามกฎหมายภายในของประเทศที่เป็นภาคีซึ่งไม่ได้กำหนดไว้อนุสัญญาฉบับนี้ไม่ได้ ตัวอย่างเช่น กรณีประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 หากเรือไทยได้เข้าไปในเขตอำนาจศาลของประเทศนอร์เวย์ซึ่งเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้เช่นกัน เรือไทยจะถูกกักในประเทศนอร์เวย์ได้เฉพาะเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามที่อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดไว้เท่านั้น

แต่อย่างไรก็ตามเรือไทยอาจถูกหน่วงเหนี่ยวหรือกักเรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกจากวัตถุประสงค์ในการดำเนินคดีแพ่งได้ ภายใต้ข้อยกเว้นที่อนุสัญญาการกักเรือการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดไว้

แต่ถ้าเป็นกรณีที่เรือไทยได้เข้าไปในเขตอำนาจศาลของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ผลก็คือ เรือไทยสามารถถูกกักได้ตามสิทธิเรียกร้องที่กฎหมายภายในของรัฐนั้นๆได้กำหนดไว้ ไม่ว่าประเทศไทยจะเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้หรือไม่ก็ตาม ซึ่งในเรื่องดังกล่าวนี้ผู้เขียนเห็นว่า ประเทศต่างๆที่เข้าไปเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ฉบับนี้หลายๆประเทศคงมีการตั้งข้อสงวนในเรื่องดังกล่าวเนื่องจากเมื่ออนุสัญญาเปิดโอกาสให้สามารถตั้งข้อสงวนได้แล้วประเทศต่างๆคงจะหาแนวทางเป็นประโยชน์กับประเทศตนมากที่สุด ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ก็จะส่งผลทำให้ประเทศต่างๆเข้ามาเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้เพื่อที่จะมีผลทำให้เรือของประเทศตนเองถูกกักในประเทศภาคีได้เฉพาะสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เท่านั้น

แต่อย่างไรก็ตามหากมีแนวโน้มว่าประเทศต่างๆที่เข้าไปเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่ได้มีการตั้งข้อสงวนที่จะขกเว้นการบังคับใช้อนุสัญญาฉบับนี้กับเรือใดๆที่ไม่ได้ชักธงของประเทศภาคีอนุสัญญาฉบับนี้แล้ว การที่หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะใช้บังคับแก่เรือใดๆซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลของรัฐภาคี ไม่ว่าเรือนั้นจะได้ชักธงของรัฐภาคีหรือไม่ก็ตาม อาจไม่จูงใจให้ประเทศต่างๆเข้ามาเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ เนื่องจากแม้ว่าประเทศใดจะไม่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ก็ยังได้รับประโยชน์จากอนุสัญญาฉบับนี้ คือเรือที่ชักธงของประเทศนั้นซึ่งไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้จะถูกกักในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้เพื่อเป็นหลักประกันได้เฉพาะสิทธิเรียกร้องที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้เท่านั้น

นอกจากนี้ มีข้อสังเกตว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ขั้นตอนวิธีการกักเรือ หรือการปล่อยเรือที่ถูกกัก แต่กำหนดให้รัฐภาคีบัญญัติหลักเกณฑ์ตามกฎหมายภายในของแต่ละรัฐนั้น การเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือฉบับนี้ก็ไม่ทำให้เกิดความเป็นเอกภาพในส่วนนี้

แม้ว่าประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็ตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาฉบับนี้ก็ไม่สามารถใช้แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นตอนทางวิธีบัญญัติของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ในบางเรื่องได้เช่น ในการกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 จะต้องเสียค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียม ซึ่งในมาตรา 10 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 กำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้ร้องขอต้องเสียค่าธรรมเนียมกักเรือ ในอัตราร้อยละหนึ่งของทุนทรัพย์แต่ไม่เกิน 100,000 บาท และอาจต้องหาหลักประกันความเสียหายเนื่องจากกักเรือตามมาตรา 8 มาวางศาลด้วย ซึ่งเงินจำนวนดังกล่าวอาจเป็นภาระพอสมควรหรืออาจถึงขั้นเป็นภาระหนักสำหรับเจ้าของเรือประมงเล็กๆ หรือผู้มีฐานะยากจน หากบุคคลเหล่านี้ไม่ต้องการแบกรับภาระในส่วน of ค่าธรรมเนียม กักเรือจะต้องขอความช่วยเหลือจากพนักงานอัยการเท่านั้น เนื่องจากตามมาตรา 30 กำหนดให้พนักงานอัยการแต่ผู้เดียวที่มีอำนาจร้องขอกักเรือแทน โดยได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมแต่ในส่วน of หลักประกันความเสียหายนั้น มาตรา 8 กำหนดให้เป็นดุลยพินิจของศาล แต่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ไม่ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่าให้ได้รับยกเว้นด้วยในกรณีที่พนักงานอัยการร้องขอ กักเรือแทน และจะเห็นว่าในปัจจุบันพนักงานอัยการส่วนใหญ่ล้วนแต่มีคดีลี้มนมือและการกักเรือต้องใช้เวลาในการเตรียมคดีแต่เรือที่จะถูกกักมิได้รอเพื่อที่จะให้ถูกกัก ดังนั้นหากพนักงานอัยการเห็นว่าไม่สมควร กักเรือให้ไม่ว่าเหตุผลใดก็ตาม หรือว่ามีงานลี้มนมือจนไม่สามารถช่วยเหลือได้ทันท่วงที หากผู้เสียหายจะไปใช้สิทธิทางศาลเองพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ก็ไม่ได้ให้นำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้โดยอนุโลมในเรื่องของคดีอาญา และแม้ว่าจะมีทนายความของสภาทนายความจากฝ่ายช่วยเหลือประชาชนที่พร้อมจะช่วยเหลือก็ตามแต่ก็คงยังติดขัดในปัญหาของเรื่องค่าธรรมเนียมและหลักประกันความเสียหายอยู่

นอกจากนี้ยังมีปัญหาอื่นเช่น ปัญหาในการขอคืนค่าธรรมเนียมการกักเรือคือ ในระยะแรก ที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับนั้นค่าธรรมเนียมการกักเรือร้อยละหนึ่งแต่ไม่เกิน 100,000 บาทตามมาตรา 10 นั้นมีลักษณะเป็นค่าขึ้นศาล ซึ่งเมื่อโจทก์ยื่นคำร้องขอ กักเรือเจ้าหน้าที่ก็จะสั่งให้เสียค่าขึ้นศาลร้อยละหนึ่งทันที ต่อมาในระยะหลังจากจนถึงปัจจุบันนี้ ค่าธรรมเนียม กักเรือกลับมีลักษณะเป็นค่าธรรมเนียมบังคับคดี กล่าวคือ ไม่ได้เสียขณะยื่นคำร้องแต่จะต้องไปชำระที่เจ้าพนักงานบังคับคดีเมื่อศาลอนุญาตตามคำร้องขอ กักเรือแล้ว แต่ไม่ว่าจะถือว่าค่าธรรมเนียม กักเรือนี้เป็นค่าขึ้นศาลหรือค่าธรรมเนียมบังคับคดีก็ตาม ค่าธรรมเนียมนี้ย่อมเป็นค่าอาชญากรรม ตามความในวรรคสองของมาตรา 161 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง หากมีการฟ้องคดี หลังจากการกักเรือค่าธรรมเนียมนี้จะถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าขึ้นศาลได้ตามความในวรรคสองของ

มาตรา 10 แต่หากไม่ได้มีการฟ้องคดี จะเพราะด้วยเหตุที่สามารถตกลงกันได้ก่อนหรือจะด้วยเหตุใดก็ตามปัญหาจะเกิดขึ้นว่า ค่าธรรมเนียมการกักเรือนี้จะขอคืนได้บางส่วนหรือไม่ ถ้าไม่ได้จะเกิดความได้เปรียบหรือเสียเปรียบของคู่กรณีดังกล่าวอย่างเช่น การปล่อยเรือตามมาตรา 19 ถ้าลูกหนี้นำเงินมาวางศาลตามที่กำหนดเพื่อการปล่อยเรือ โดยยอมรับผิด คำสั่งกักเรือนั้นเป็นอันสิ้นผลลงในทันที และศาลต้องปล่อยเรือโดยทันที ดังนั้นในกรณีที่ศาลใช้ดุลยพินิจกำหนดหลักประกันปล่อยเรือต่ำกว่าจำนวนหนี้ที่เจ้าหนี้อ้างในคำร้องขอ กักเรือและบังเอิญลูกหนี้เห็นว่าจำนวนหลักประกันที่ศาลกำหนดนั้นยุติธรรมหรือบังเอิญต่ำกว่าค่าเสียหายหรือจำนวนหนี้ที่ค้างชำระจริง ลูกหนี้ก็จะนำหลักประกันเท่าที่ศาลสั่งมาวางทันทีและก็นำเรือไปได้ เช่นนี้ ค่าธรรมเนียมการกักเรือย่อมตกเป็นพับแก่เจ้าหนี้โดยปริยายทั้งๆ ที่วรรคสองของมาตรา 10 นี้ บัญญัติไว้ชัดเจนให้ถือว่าเจ้าหนี้ชนะคดี และวรรคแรกของมาตรา 161 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง กำหนดหลักเกณฑ์เบื้องต้นให้ ความรับผิดชอบในค่าฤชาธรรมเนียมตกแก่ฝ่ายแพ้คดี อีกปัญหาหนึ่งในเรื่องของการขอคืนค่าธรรมเนียม กักเรือก็คือการร่วมมือกันของคู่กรณีเพื่อยื่นฟ้องแล้วทำยอมเพื่อขอค่าธรรมเนียมศาลคืนสามในสี่ส่วน เป็นต้น

นอกจากนี้จะมีปัญหาในกรณีที่ไม่มีการวางหลักประกันเพื่อขอปล่อยเรือ เจ้าหนี้จะร้องขอให้ขายเรือในระหว่างที่ถูกกักได้หรือไม่ เนื่องจากตามมาตรา 18 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ที่กำหนดว่า เรือที่ถูกกักให้ถือว่าเป็นทรัพย์สินที่ถูกยึดแล้ว ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติคือ หากตั้งข้อสมมติฐานว่า เมื่อเรือถูกกักก็จะมี การวางหลักประกันเพื่อปล่อยเรือปัญหาในทางปฏิบัติเกี่ยวกับมาตรานี้จะไม่เกิดขึ้น แต่ในบางกรณีเจ้าของเรือก็มีฐานะทางการเงินที่ดี ดังนั้นเมื่อเรือของตนถูกกักก็อาจจะประสบกับปัญหาในการจัดหาหลักประกันมาวางศาลเพื่อปล่อยเรือ และหากยังหาหลักประกันนี้มาวางศาลไม่ได้อยู่ตรงใดเรือก็ยังถูกยึดไว้ต่อไป แต่เรือมิใช่ทรัพย์สินจำพวกเดียวกับที่ดินซึ่งยิ่งนานวันยิ่งมีราคาเพิ่มขึ้น ในทางตรงกันข้ามเรือเป็นทรัพย์สินที่ต้องมีการดูแลและบำรุงรักษา ดังนั้นหากถูกยึดไว้ยิ่งนานวันเท่าใดสภาพก็ยิ่งจะเสื่อมโทรมเท่านั้น หากคดีที่มีการต่อสู้นานหลายปีก็อาจเป็นไปได้ว่า ในที่สุดเมื่อเจ้าหนี้ชนะคดีก็ต้องขายเรือไปในสภาพที่เป็นซากและราคาที่ได้รับจากการขายเรือก็คือราคาเศษเหล็กเท่านั้นเอง หากจะขอให้ศาลอนุญาตให้ขายตามมาตรา 308 ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งก็ไม่ได้เพราะการขายตามมาตรา นี้จะต้องเป็นการขายของสดที่เน่าเสียได้ง่าย หากจะยื่นคำร้องของคุ้มครองชั่วคราวตามมาตรา 254 และมาตรา 255 ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งนั้นก็ต้องนำสืบให้ครบองค์ประกอบของกฎหมาย และประการสำคัญก็คือ การที่ศาลจะตั้งอนุญาตให้ขายเรือลำที่ถูกกักก่อนที่ศาลจะพิพากษาในส่วนของคดีนั้นก็คงพิจารณาด้วยความลำบากยิ่งเพราะไม่มีกฎหมายเขียนให้อำนาจไว้ โดยชัดแจ้ง สถานการณ์เช่นนี้จะไม่เกิดขึ้นหากพระราชบัญญัติกำหนดไว้ให้ชัดเจนให้สิทธิเจ้าหนี้ที่จะร้องขอขายเรือที่ถูกกักในสถานการณ์ที่ไม่มี การวางหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือภายในเวลาที่สมควรที่กฎหมายกำหนดและเรืออาจจะมิสภาพชำรุดทรุดโทรมหรือถูกทอดทิ้ง ซึ่งนอกจากจะเป็น

ประโยชน์แก่ทั้งเจ้าหน้าที่และลูกหนี้ที่ได้รับราคาที่ต่ำกว่าการขายเรือขณะที่มีสภาพดีแล้ว ศาลซึ่งจะสั่งอนุญาตก็จะไม่รู้สึกลำบากในการตัดสินใจอนุญาต ในต่างประเทศเช่นในประเทศสหรัฐอเมริกา ศาลจะมีคำสั่งให้ทำการขายเรือได้หากพบว่าไม่มีการวางหลักประกันของลูกหนี้หรือผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการปล่อยเรือ ทั้งนี้เพราะเกรงว่าเรือที่จอดทิ้งไว้นานๆ อาจกลายเป็นซากเรือที่ไม่มีราคาใดๆ เป็นต้น

จะเห็นได้ว่ากรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเรื่องของขั้นตอนวิธีบัญญัติ ส่วนใหญ่ปัญหาที่เกิดขึ้นก็เนื่องมาจากข้อบกพร่องในการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เอง

สำหรับปัญหาว่าประเทศไทยควรจะเข้าไปภาคินุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 หรือแค่เนื้อหาของหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาฉบับนี้มาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ก็น่าเพียงพอแล้วนั้น ผู้เขียนเห็นว่าในเมื่อการเข้าไปเป็นภาคินุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 นั้นจะมีผลดีต่อประเทศไทยมากกว่าผลเสีย เนื่องจากหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 อยู่แล้วและหลักเกณฑ์ใหม่ๆหลายประการของอนุสัญญาฉบับนี้ก็สามารถนำมาใช้ในการแก้ไขข้อขัดข้องทางกฎหมายที่เกิดในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ได้เป็นอย่างดี

และผู้เขียนเห็นว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 น่าจะมีผลบังคับใช้ในระยะเวลาไม่นานหลังจากนี้เนื่องจากได้มีประเทศต่างๆเข้าผูกพันตามอนุสัญญาฉบับนี้แล้วถึง 8 ประเทศ การที่ประเทศไทยใช้วิธีเข้าไปภาคินุสัญญาฉบับนี้แทนที่จะนำเฉพาะหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ย่อมเป็นสิ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือเป็นสากลเทียบเท่ากับนานาประเทศ และอย่างน้อยที่สุดเรือไทยก็จะถูกกักในประเทศที่เป็นภาคินุสัญญาฉบับนี้ได้ก็แต่เฉพาะเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 กำหนดไว้เท่านั้น

นอกจากนี้ผู้เขียนยังเห็นว่า การประเทศไทยนั้นมีจำนวนเรือไทยไม่มากนักซึ่งเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณร้อยละ 90 เป็นเรือต่างชาติ จะเห็นได้ว่าประเทศไทยไม่ใช่ประเทศเจ้าของเรือแต่เป็นเพียงประเทศซึ่งเป็นทางผ่านของสายการเดินเรือต่างๆ โดยจะเห็นว่าในช่วงปี พ.ศ. 2542-2543 ประเทศไทยมีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเล 340 ราย ในจำนวนนี้เป็นผู้ประกอบการที่มีเรือของตนเอง และให้บริการระหว่างประเทศ 35 ราย โดยมีกองเรือพาณิชย์ไทยทั้งสิ้นเพียง 297 ลำ มีระวางบรรทุกสินค้ารวม 3.155 ล้านเวทตัน โดยมีบริษัทเรือไทยที่ให้บริการระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ บริษัทพีริเซียส ชิปปิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัท โทริเซน (กรุงเทพ) จำกัด(มหาชน) บริษัท จุฑานาวี จำกัด (มหาชน) บริษัท ยูนิไทยไลน์ จำกัด

(มหาชน) บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด (มหาชน) กลุ่มแสงไทยเดินเรือ และกลุ่มพูนสวัสดิ์นาวี เป็นต้น¹⁰ ดังนั้นการเข้าไปเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะไม่กระทบต่อการดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวีของคนไทยมากนัก เพราะแม้ว่าจะมีการอนุวัติการพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ซึ่งจะมีการเพิ่มมูลหนี้ที่จะขอกักเรือมากขึ้น แต่เนื่องจากประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์ไม่มากนัก ดังนั้นโอกาสที่เรือไทยจะถูกกักตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ก็มีน้อยตามไปด้วยเช่นกัน หากมองโดยภาพรวมแล้วจะเห็นว่า การเข้าไปเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยโดยรวมมากกว่าอย่างน้อยที่สุดก็ทำให้เจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นคนไทยซึ่งส่วนใหญ่ไม่ใช่เจ้าของเรือมีมูลหนี้ที่สามารถขอกักเรือที่มาก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าหน้าที่นั้นๆ ในประเทศไทยได้มากขึ้น

สำหรับกรณีที่อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ใช้หลักความรับผิดชอบส่วนบุคคลซึ่งไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ขอกักเรือลำที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้อง (particular ship) หากในเวลาที่จะขอกักเรือนั้นลูกหนี้ไม่ได้เป็นผู้เช่าเรือเปล่า (demise charterer) หรือเป็นเจ้าของเรือลำดังกล่าวแล้ว เว้นแต่สิทธิเรียกร้องนั้นจะเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล หรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจ้างงาน หรือเป็นสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองเรือ วัตถุประสงค์ก็เพื่อต้องการคุ้มครองสิทธิของผู้ซื้อที่สุจริตและไม่รู้ถึงการขอให้มีการกักเรือนั้น และเป็นการปฏิเสธสิทธิของเจ้าหน้าที่ที่จะติดตามทรัพย์สินของลูกหนี้ที่อยู่กับบุคคลภายนอกเพื่อการบังคับตามสิทธิเรียกร้อง (a droit de suite) ในคดีต่างๆ (cases) หากสิทธิเรียกร้องนั้นไม่มีบุริมสิทธิทางทะเล ซึ่งอาจจะเป็นช่องว่างให้ลูกหนี้ซึ่งจะต้องรับผิดชอบสิทธิเรียกร้องทางทะเลซึ่งสิทธิเรียกร้องนั้นไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลสามารถดำเนินการข้าย้ายถ่ายโอนเรือลำดังกล่าวไปยังบุคคลภายนอกเพื่อให้เรือพ้นจากการถูกกักได้

หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ก็มีความจำเป็นที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 จะต้องใช้หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบส่วนบุคคลในการพิจารณาว่าจะกักเรือลำหนึ่งลำใดของลูกหนี้ได้หรือไม่ตามแนวทางของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เนื่องจากอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ไม่ได้เปิดช่องให้ประเทศที่ประสงค์จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้สามารถตั้งข้อสงวนในเรื่องดังกล่าวนี้ได้ แต่อย่างไรก็ดีการที่หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กำหนดให้สิทธิแก่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องสามารถขอกักเรือได้แม้เรือลำนั้นจะถูกโอนไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตามหากสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลนั้น การนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 โดยยินยอมให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

¹⁰ บริษัท ศูนย์วิจัยไทยพาณิชย์ จำกัด , “ 2543-2544 การค้าโลกขยายเจ้าของเรือไทยหายใจคล่องขึ้น,” วารสารการพาณิชย์นาวี 19 (สิงหาคม 2543) : 11 อ้างถึงใน ไพทิจิต เอกจริยกร, ฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1 , พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544), หน้า 145.

ตามพระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มีสิทธิขอกักเรือที่อยู่ภายใต้
บุริมสิทธิทางทะเลได้แม้ว่าลูกหนี้จะได้โอนเรือดังกล่าวไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตามจะทำให้เจ้าหนี้
ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายไทยสามารถใช้สิทธิของตนได้อย่างเต็มที่และมีสิทธิเท่าเทียมกัน
กับเจ้าหนี้บุริมสิทธิในระบบกฎหมายอื่น ส่วนการแก้ไขช่องว่างที่จะเกิดขึ้นตามพระราชบัญญัติ
การกักเรือ พ.ศ. 2534 ในกรณีที่ได้อำนาจมาข้างต้นนี้ก็จะต้องมีการพิจารณาหาแนวทางอื่นที่เหมาะสม
ต่อไป



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.1 บทสรุป

กฎหมายพาณิชย์นาวีโดยส่วนใหญ่เป็นกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับต่างประเทศ กฎหมายที่จะใช้บังคับจะต้องมีความเป็นสากล(universal) โดยคำนึงถึงความเป็นเอกรูป(uniformity)กับกฎหมายที่ใช้ในต่างประเทศและกฎหมายแม่แบบต่างๆ (model law) เนื่องจากความเป็นเอกรูปกับกฎหมายสากลจะขจัดปัญหาการขัดกันของกฎหมายและการเลือกหาศาลที่จะพิจารณาพิพากษาคดี (forum shopping) ดังนั้นหากกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยมีความเป็นเอกรูปและสอดคล้องกับหลักสากลก็จะช่วยขจัดปัญหาข้างต้นและทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถมั่นใจได้ว่าการฟ้องร้องหรือการต่อสู้คดีในประเทศไทยภายใต้บทกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยจะได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกับกฎหมายของต่างประเทศ

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทย และได้มีการใช้บังคับมาเป็นเวลานานถึง 10 ปีแล้วยังมีข้อขัดข้องในการบังคับใช้บางประการเกิดขึ้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงแก้ไขหลักเกณฑ์ดังกล่าวให้เหมาะสมและมีความเป็นสากลยิ่งขึ้น ประเทศไทยควรเข้าไปลงนามเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 หรือควรนำเฉพาะหลักเกณฑ์บางประการของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้น

จากการศึกษาพบว่าอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 ได้กล่าวถึงเฉพาะส่วนที่เป็นกฎหมายสารบัญญัติไม่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนพิธีการสำหรับการกักเรือซึ่งมีลักษณะเป็นกฎหมายวิธีสบัญญัติ แต่ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้นจะมีทั้งส่วนที่เป็นสารบัญญัติและวิธีสบัญญัติโดยจะเด่นชัดไปในทางกฎหมายวิธีสบัญญัติที่ว่าด้วยกระบวนการพิจารณาในการร้องขอการกักเรือ วิธีปฏิบัติในการกักเรือ และการปล่อยเรือระหว่างเจ้าหน้าที่และลูกหนี้เป็นส่วนใหญ่ รวมถึงบุคคลอื่นที่อาจได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกดัก ซึ่งข้อขัดข้องที่เกิดในขั้นตอนทางวิธีสบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้ส่วนใหญ่เป็นข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เอง

หากประเทศไทยเข้าไปเป็นภาคีของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 การอนุวัติการกฎหมายภายในโดยการปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 จะทำให้กฎหมายการกักเรือของไทยมีความชัดเจนและเป็นสากลยิ่งขึ้นและสามารถแก้ไขข้อขัดข้องทางกฎหมายที่เกิดขึ้นได้บางส่วน เช่น เรื่องภูมิลำเนาของเจ้าหน้าที่ขอการกักเรือ การกำหนดจำนวนหลักประกันที่ลูกหนี้จะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอปล่อยเรือ การแก้ไขช่องว่างของกฎหมายกรณีคู่กรณีมีข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ เป็นต้น

แต่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในขั้นตอนทางวิธีสบัญญัติของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 ในบางเรื่องได้เช่น ปัญหาในเรื่องของค่าธรรมเนียมตามมาตรา 10หรือการหาหลักประกัน ความเสียหายอันเนื่องจากการกักเรือซึ่งจะสร้างภาระให้แก่ผู้มีฐานะยากจน ปัญหาการขอคืน ค่าธรรมเนียมการกักเรือ ปัญหากรณีลูกหนี้ไม่วางหลักประกันเพื่อขอลปล่อยเรือเจ้าหนี้จะร้องขอให้ขายเรือในระหว่างถูกกักได้หรือไม่ เป็นต้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

อนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 มีหลักเกณฑ์ใหม่ๆที่สำคัญหลายเรื่องและหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นผลดีต่อประเทศไทยโดยรวม ประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999 เนื่องจากหลักเกณฑ์ของอนุสัญญานี้จะทำให้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มีความทันสมัยมากขึ้น เช่น เจ้าหนี้มีมูลหนี้ที่จะขอกักเรือได้มากขึ้น เป็นต้น และสามารถแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องทางกฎหมายของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ที่เกิดขึ้นได้หลายประการเช่น เรื่องภูมิลำเนาของเจ้าหนี้ที่ขอกักเรือ การกำหนดจำนวนหลักประกันที่ลูกหนี้จะต้องนำมาวางศาลเพื่อขอลปล่อยเรือ การแก้ไขช่องว่างของกฎหมายกรณีคู่กรณีมีข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ เป็นต้น และการที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้จะทำให้ประเทศไทยพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีไปอีกระดับหนึ่งอันเป็นผลต่อการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และยังเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือเป็นสากลเทียบเท่ากับนานาประเทศ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กมล สันธิเกษตริน. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. พิมพ์ครั้งที่ 6 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2539.

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ ธุรกิจพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 6 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

จตุรนต์ ธีระวัฒน์. กระบวนการทำสนธิสัญญาและการปรับใช้สนธิสัญญาในทางปฏิบัติของประเทศไทย. วารสารนิติศาสตร์ 26 (กันยายน 2539): 608-630.

จุฬา สุขมานพ. อนุสัญญาการกักเรือ 1999. วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ The Intellectual Property and International Trade Law Forum: Special Issue 1999 2 (2542): 141- 151.

จุฬา สุขมานพ. การใช้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล. วารสารการพาณิชย์นาวี 14 (พฤษภาคม 2538): 107-123.

จุฬา สุขมานพ. การอนุวัติอนุสัญญาระหว่างประเทศ: มุมมองในส่วนที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี. วารสารกฎหมาย 18 (พฤษภาคม 2541) : 38-45.

จุฬา สุขมานพ. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิและการจ้างองทางทะเล 1993. วารสารการพาณิชย์นาวี 12 (กันยายน 2536): 37-69.

จันตรี สีนศุภฤกษ์. การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2540.

ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล: สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบทางแพ่ง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

นพพร โพธิ์รังสิยากร. กฎหมายใหม่ที่น่าสนใจ . ตุลพาห 34 (มีนาคม - เมษายน 2530) : 121 –138.

นิคม จันทร์วิฑูร. กฎหมายประกันสังคม : แนวคิด พัฒนาการ และก้าวแรกของการดำเนินการในประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537.

บุญชนะ ยี่สารพัฒน์. ข้อขัดข้องในทางวิธีพิจารณาความของผู้เสียหายในคดีสิ่งแวดล้อม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.

ประทีป อ่าววิจิตรกุล. การยอมรับผลของคำพิพากษาศาลต่างประเทศในประเทศ (คดีแพ่ง). ตุลพาห 41 (พฤศจิกายน- ธันวาคม 2537) : 162- 168.

ประเสริฐศิริ สุขะวัชนกุล. กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ. วารสารนิติศาสตร์ 17 (2530) : 74- 90.

ปัญญาพร โกศลกิตติวงศ์ ความรับผิดชอบของผู้ก่อมลพิษในคดีสิ่งแวดล้อม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

ไพฑูริศ เอกจริยากร. คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์กักเรือ ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 อนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายของบางประเทศพร้อมวิธีปฏิบัติบางประการ. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2540.

ไพฑูริศ เอกจริยากร. กฎหมายพาณิชย์กักเรือ ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544.

ไพฑูริศ เอกจริยากร. กฎหมายพาณิชย์กักเรือ ตอน 2. พิมพ์ครั้งที่ 4 กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544.

- ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 3. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ วิญญูชน, 2541.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. คำอธิบายตัวแทน-นายหน้า. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ วิญญูชน, 2541.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. ปัญหาและอุปสรรคในการกักเรือตาม พ.ร.บ การกักเรือ พ.ศ. 2534 และการแก้ไขปัญหาโดยอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ. 1999. วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศ The Intellectual Property and International Trade Law Forum: Special Issue 1999 2 (2542): 153- 159.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. ข้อนำคิดบางประการเกี่ยวกับหลักประกันในการกักเรือ. วารสารกฎหมาย ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ The Intellectual Property and International Trade Law Forum: Special Issue 1998 1 (2541): 168- 179.
- พรเทพ ต้นธนะสฤษฎ์, จุฬาลักษณ์ สุธมานพ, ประพันธ์ โลหะวิริยะ, วัฒนชัย เรืองเลิศปัญญากุล, สมพร ไพสิน และปิยธิดา มังกรกาญจน์. หนังสือพาณิชย์นาวีเล่มแรก. (ม.ป.ท.), (ม.ป.ป.).
- พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. กฎหมายเอกรูปการค้าระหว่างประเทศและประเทศไทย. ใน รวมนบทความทางวิชาการเนื่องในโอกาสครบรอบ 84 ปี ศาสตราจารย์ จิตติ ดิงศภัทย์, 155- 172. กรุงเทพมหานคร: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536.
- พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. ปัญหาเงื่อนไขการรับรองคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ. วารสารนิติศาสตร์ 22 (มิถุนายน 2535): 203-219.
- มนู รักรัตนะศิริกุล. การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล. วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.
- ไมตรี ดันติวุฒานนท์. การกักเรือตามบังคับของกฎหมายอังกฤษ. พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536.
- ไมตรี ดันติวุฒานนท์. คำบรรยายเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล. 2530. (อัดสำเนา)

วิจิตร (ฟุ้งถัดดา)วิเชียรชม. กฎหมายประกันสังคม. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2535.

วุฒิพงษ์ เวชยานนท์. คู่มือทนายความฉบับพิเศษ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์หนังสือกฎหมายกำพล. (ม.ป.ป.).

ศรีपाल ศรีเปารยะ. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายพาณิชย์นาวิไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

ศิรินทรรัตน์ กังสวิวัฒน์. อนุสัญญาระหว่างประเทศขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ. วารสารการพาณิชย์นาวิ 18 (สิงหาคม 2542): 11-31.

สงคราม วัฒนะรัตน์. การกักเรือตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

สมพร ไพสิน. การพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวิงานองเรือและบูรณมิติทิตทางทะเล. วารสารการพาณิชย์นาวิ 13 (มกราคม 2537) : 91-101.

สุธาบดี สัตตบุศย์. กฎหมายทะเล (กฎหมายพาณิชย์นาวิ). พิมพ์ครั้งที่ 10 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2539.

สุณีย์ มัลลิกะมาลย์. การบังคับใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อม. พิมพ์ครั้งที่ 2 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2542.

อนันต์ จันทรโอภากร. กฎหมายว่าด้วยการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการนอกศาล. พิมพ์ครั้งที่ 1 กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536.

ภาษาต่างประเทศ

Alca'ntara, J. M. Some Reflections Over The Brussels Convention of 1952 Relating to Arrest of Sea-Going Vessels and Its Amending Process, Georgia Journal of International and Comparative Law 26 (3) (1997) : 551- 570.

- Berlingieri, F. Berlingieri on Arrest of Ships a commentary on the 1952 and 1999 Arrest Convention. 3rd ed. London: Lloyd's of London Press, 2000.
- Berlingieri, F. Berlingieri on Arrest of Ships a commentary on the 1952 Arrest Convention. 2nd ed. London: Lloyd's of London Press, 1996.
- Berlingieri, F. The scope of application of the 1952 Brussels Convention on the Arrest of Ships. Journal of Maritime Law and Commerce 22 (July - October 1991) : 405- 414.
- Berlingieri, F. News from IMO and UNCTAD : The International Convention on Arrest of Ships, 1999, (1999): 1-7. Available from <http://www.comitemaritime.org/news/nl1999.html>
- Gaskell, N., Shaw,R . The Arrest Convention 1999. Lloyd 's Maritime and Commercial Law Quarterly 4 (November 1999) : 470 – 490.
- Hill , C., Sorchring , K. Hosoi ,T. , and Helmer, C. Arrest of ships. London : Lloyd's of London Press, 1985.
- Hutcheon , A. Protection againt wrongful or unjustified arrest : Does Article 6 have future?:unpaged. Available from <http://www.wfw.com/articles/Arrest%20Convention%20Articles.htm>
- Kaiser , J. ADMIRALTY LAW INSTITUTE : ADMIRALTY LAW AT THE MILLENNIUMTULANE LAW SCHOOL Panel Discussion of Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures March 19, 1999, The Maritime Lawyer (24) (Winter1999): 355-364.
- Scotti , D. INTERNATIONAL MARITIME LAW: Let Go of Vessel Arrest and the Need for Global Uniformity, The Maritime Lawyer (24) (Winter 1999) 269-281.

Shaw , R. CMI news : International Convention on the Arrest of Ships, 1999.

The International Journal of Shipping Law 2 (June 1999) : 168 - 174

Sutuntivorakoon, P. Jurisdiction in rem and arrest of vessels in Thailand. Chulalongkorn Law

Review 3 (1984) : 47 – 56.

Tetley, W. Arrest, Attachment, and Relate Maritime Law Procedures, Tulane Law Review 73

(5-6) (June 1999): 1895-1985.

United Nation Conference on Trade and Development. Report of the Joint UNCTAD / IMO

Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related

Subjects on its Ninth Session. TD / B / 44/3, TD / B / IGE.1 / 4 , 6 Feb. 1997.

United Nations , International Maritime Organization. Compilation of comments and proposals

by Governments and by intergovernmental and non- governmental organizations on the

draft articles for a convention on arrest of ships . Diplomatic Conference on Arrest of

Ships, A / CONF . 188 / 3 , 25 November 1998.

United Nations , International Maritime Organization. Final Act and International Convention on

Ships, 1999 . Diplomatic Conference on Arrest of Ships, A / CONF .188 / 6 ,19 March

1999.

UNCTAD/IMO Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime liens and Mortgages and

Related Subjects: Draft Arrest Convention, 1997, JIGE(IX) /5 ; LEG/MLM/42 .



ภาคผนวก ก.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Text of the 1952 Arrest Convention

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE ARREST OF SEA-GOING SHIPS, 1952

The High Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of sea-going ships,

Have decided to conclude a convention for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article I

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them:

(1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:

- (a) damage caused by any ship either in collision or otherwise;
- (b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship;
- (c) salvage;
- (d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charterparty or otherwise;
- (e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charterparty or otherwise;
- (f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;
- (g) general average;
- (h) bottomry;
- (i) towage;
- (j) pilotage;
- (k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;
- (l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;
- (m) wages of masters, officers, or crew;
- (n) master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;
- (o) disputes as to the title to or ownership of any ship;
- (p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;
- (q) the mortgage or hypothecation of any ship.

(2) "Arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.

TEXT OF THE 1952 ARREST CONVENTION

(3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.

(4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

A ship flying the flag of one of the contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

(1) Subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1(1)(o), (p) or (q).

(2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

(3) A ship shall not be arrested, nor shall bail or other security be given more than once in any one or more of the jurisdictions of any of the Contracting States in respect of the same maritime claim by the same claimant; and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, unless the claimant can satisfy the Court or other appropriate judicial authority that the bail or other security had been finally released before the subsequent arrest or that there is good cause for maintaining that arrest.

(4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims. The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1(1)(o) and (p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such

person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the Parties as to the sufficiency of the bail or other security the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgment of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7

(1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits:

if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts

or in any of the following cases namely:

- (a) if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;
- (b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;
- (c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;
- (d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23rd September 1910;
- (e) if the claim is for salvage;
- (f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

(2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has not jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgment which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

(3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.

(4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

(5) This Article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.

TEXT OF THE 1952 ARREST CONVENTION

Article 8

(1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

(2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

(3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

(4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State or her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

(5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Article 9

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10

The High Contracting Parties may at the time of signature, deposit of ratification or accession, reserve

- (a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs (o) and (p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;
- (b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph (q).

Article 11

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 12

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Article 13

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 14

- (a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.
- (b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 14(a).

Article 16

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 17

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 18

- (a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.
- (b) A High Contracting Party which has made a declaration under (a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is

TEXT OF THE 1952 ARREST CONVENTION

responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

- (c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Done at Brussels, on May 10, 1952 in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

(The signatures follow)

STATUS OF RATIFICATION OF THE 1952 ARREST CONVENTION*

Algeria	(a)	18.8.1964
Antigua & Barbuda	(a)	12.5.1965
Bahamas	(a)	12.5.1965
Belgium	(r)	10.4.1961
Belize	(a)	21.9.1965
Benin	(a)	23.4.1958
Cameroon	(a)	23.4.1958
Central African Republic	(a)	23.4.1958
Comores Isles	(a)	23.4.1958
Congo Popular Republic	(a)	23.4.1958
Costa Rica	(a)	13.7.1955
Croatia	(a)	8.10.1991
Cuba	(a)	21.11.1983
Denmark	(r)	2.5.1989
Djibouti	(a)	23.4.1958
Dominica (Republic of)	(a)	12.5.1965
Egypt	(r)	24.8.1955
Fiji	(a)	29.3.1963
Finland	(r)	21.12.1995
France	(r)	25.5.1957
France Overseas Territories	(a)	23.4.1958
Gabon	(a)	23.4.1958
Germany	(r)	6.10.1972
Greece	(r)	27.2.1967
Grenada	(a)	12.5.1965
Guyana	(a)	29.3.1963
Guinea Republic	(a)	23.4.1958
Haiti	(a)	4.11.1954

* Accurate as of 31st December 1995.

STATUS OF RATIFICATION OF THE 1952 ARREST CONVENTION

Hauté-Volta	(a)	23.4.1958
Holy Seat	(r)	10.8.1956
Ireland	(a)	17.10.1989
Italy	(r)	9.11.1979
Ivory Coast	(a)	23.4.1958
Khmere Republic	(a)	12.11.1956
Kiribati	(a)	21.9.1965
Latvia	(a)	17.5.1993
Luxembourg	(a)	12.2.1991
Madagascar	(a)	23.4.1958
Morocco	(a)	11.7.1990
Mauritania	(a)	23.4.1958
Mauritius	(a)	29.3.1963
Netherlands	(r)	20.1.1983
Niger	(a)	23.4.1958
Nigeria	(a)	7.11.1963
North Borneo	(a)	29.3.1963
Norway	(r)	1.11.1994
Paraguay	(a)	22.11.1967
Poland	(a)	16.7.1976
Portugal	(r)	4.5.1957
Sarawak	(a)	28.8.1962
Senegal	(a)	23.4.1958
Seychelles	(a)	29.3.1963
Solomon Isles	(a)	21.9.1965
Spain	(r)	8.12.1953
St. Kitts and Nevis	(a)	12.5.1965
St. Lucia	(a)	12.5.1965
St. Vincent and the Grenadines	(a)	12.5.1965
Sudan	(a)	23.4.1958
Sweden	(a)	30.4.1993
Switzerland	(a)	28.5.1954
Syrian Arab Republic	(a)	3.2.1972
Tchad	(a)	23.4.1958
Togo	(a)	23.4.1958
Tonga	(a)	13.6.1978
Tuvalu	(a)	21.9.1965
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	(r)	18.3.1959
United Kingdom (Overseas Territories)		
Anguilla	(a)	12.5.1965
Bermuda	(a)	30.5.1963
British Virgin Is.	(a)	29.5.1963
Cayman Is.	(a)	12.5.1965
Falkland Islands and Dependencies	(a)	17.10.1969
Gibraltar	(a)	29.3.1963

STATUS OF RATIFICATION OF THE 1952 ARREST CONVENTION

Guernsey	(a)	8.12.1966
Hong Kong	(a)	29.3.1963
Montserrat	(a)	12.5.1965
St. Helena	(a)	12.5.1965
Turks Isles & Caicos	(a)	21.9.1965
Zaire Republic	(a)	17.7.1967

Reservations

States which have made the reservations permitted by Article 10(a) and (b):

Cuba
 Egypt
 Germany
 Italy
 Khmere Republic
 Netherlands

States which have made other reservations:

- a. Reservation not to apply the provisions of the Convention to warships and to vessels owned by or in the service of a State: Antigua, Bahamas, Belize, Dominica, Fiji, Grenada, Guyana, Ireland, Mauritius, Nigeria, North Borneo, Sarawak, Seychelles, Solomon Isles, St. Kitts and Nevis, St. Helena, St. Lucia, St. Vincent, Tonga, Tuvalu, United Kingdom, United Kingdom Overseas Territories (Anguilla, Bermuda, British Virgin Islands, Cayman Islands, Falkland Islands and Dependencies, Gibraltar, Guernsey, Hong Kong, Montserrat, Turks Isles and Caicos).
- b. Reservation not to apply Article 3(1) when the ship in respect of which the claim has arisen no longer belongs to the person liable: Costa Rica.
- c. Reservation not to recognise the binding character of Article 7, paragraph (1)(a), (b), (c), (d), (e) and (f): Costa Rica.
- d. Reservation to apply domestic rules on commerce and labour relationship to the arrest of foreign ships: Costa Rica.

สถาบันวิทยบริการ
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Text of the 1999 Convention

INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS, 1999

The States Parties to this Convention,

Recognizing the desirability of facilitating the harmonious and orderly development of world seaborne trade,

Convinced of the necessity for a legal instrument establishing international uniformity in the field of arrest of ships which takes account of recent developments in related fields,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1: DEFINITIONS

For the purposes of this Convention:

1. "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:

- (a) loss or damage caused by the operation of the ship;
- (b) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship;
- (c) salvage operations or any salvage agreement, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a ship which by itself or its cargo threatened damage to the environment;
- (d) damage or threat of damage caused by the ship to the environment, coastline or related interests; measures taken to prevent, minimize, or remove such damage; compensation for such damage; costs of reasonable measures of reinstatement of the environment actually undertaken or to be undertaken; loss incurred or likely to be incurred by third parties in connection with such damage; and damage, costs, or loss of a similar nature to those identified in this subparagraph (d);
- (e) costs or expenses relating to the raising, removal, recovery, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship, and costs or expenses relating to the preservation of an abandoned ship and maintenance of its crew;
- (f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charter party or otherwise;
- (g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, whether contained in a charter party or otherwise;
- (h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried on board the ship;
- (i) general average;
- (j) towage;
- (k) pilotage;
- (l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers), supplied or services rendered to the ship for its operation, management, preservation or maintenance;
- (m) construction, reconstruction, repair, converting or equipping of the ship;

- (n) port, canal, dock, harbour and other waterway dues and charges;
- (o) wages and other sums due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf;
- (p) disbursements incurred on behalf of the ship or its owners;
- (q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or demise charterer;
- (r) any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or demise charterer;
- (s) any dispute as to ownership or possession of the ship;
- (t) any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship;
- (u) a mortgage or a "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship;
- (v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship.

2. "Arrest" means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment or other enforceable instrument.

3. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

4. "Claimant" means any person asserting a maritime claim.

5. "Court" means any competent judicial authority of a State.

ARTICLE 2: POWERS OF ARREST

1. A ship may be arrested or released from arrest only under the authority of a Court of the State Party in which the arrest is effected.

2. A ship may only be arrested in respect of a maritime claim but in respect of no other claim.

3. A ship may be arrested for the purpose of obtaining security notwithstanding that, by virtue of a jurisdiction clause or arbitration clause in any relevant contract, or otherwise, the maritime claim in respect of which the arrest is effected is to be adjudicated in a State other than the State where the arrest is effected, or is to be arbitrated, or is to be adjudicated subject to the law of another State.

4. Subject to the provisions of this Convention, the procedure relating to the arrest of a ship or its release shall be governed by the law of the State in which the arrest was effected or applied for.

ARTICLE 3: EXERCISE OF RIGHT OF ARREST

1. Arrest is permissible of any ship in respect of which a maritime claim is asserted if:

- (a) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is liable for the claim and is owner of the ship when the arrest is effected; or
- (b) the demise charterer of the ship at the time when the maritime claim arose is liable for the claim and is demise charterer or owner of the ship when the arrest is effected; or
- (c) the claim is based upon a mortgage or a "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship; or
- (d) the claim relates to the ownership or possession of the ship; or
- (e) the claim is against the owner, demise charterer, manager or operator of the ship and is secured by a maritime lien which is granted or arises under the law of the State where the arrest is applied for.

2. Arrest is also permissible of any other ship or ships which, when the arrest is effected, is or are owned by the person who is liable for the maritime claim and who was, when the claim arose:

- (a) owner of the ship in respect of which the maritime claim arose; or
- (b) demise charterer, time charterer or voyage charterer of that ship.

TEXT OF THE 1999 CONVENTION

This provision does not apply to claims in respect of ownership or possession of a ship.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, the arrest of a ship which is not owned by the person liable for the claim shall be permissible only if, under the law of the State where the arrest is applied for, a judgment in respect of that claim can be enforced against that ship by judicial or forced sale of that ship.

ARTICLE 4: RELEASE FROM ARREST

1. A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been provided in a satisfactory form, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1, paragraphs 1 (s) and (t). In such cases, the Court may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person providing sufficient security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

2. In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and form of the security, the Court shall determine its nature and the amount thereof, not exceeding the value of the arrested ship.

3. Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgement of liability nor as a waiver of any defence or any right to limit liability.

4. If a ship has been arrested in a non-party State and is not released although security in respect of that ship has been provided in a State Party in respect of the same claim, that security shall be ordered to be released on application to the Court in the State Party.

5. If in a non-party State the ship is released upon satisfactory security in respect of that ship being provided, any security provided in a State Party in respect of the same claim shall be ordered to be released to the extent that the total amount of security provided in the two States exceeds:

- (a) the claim for which the ship has been arrested, or
- (b) the value of the ship,

whichever is the lower. Such release shall, however, not be ordered unless the security provided in the non-party State will actually be available to the claimant and will be freely transferable.

6. Where, pursuant to paragraph 1 of this article, security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified, or cancelled.

ARTICLE 5: RIGHT OF REARREST AND MULTIPLE ARREST

1. Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been provided to secure a maritime claim, that ship shall not thereafter be rearrested or arrested in respect of the same maritime claim unless:

- (a) the nature or amount of the security in respect of that ship already provided in respect of the same claim is inadequate, on condition that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship; or
- (b) the person who has already provided the security is not, or is unlikely to be, able to fulfil some or all of that person's obligations; or
- (c) the ship arrested or the security previously provided was released either:
 - (i) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable grounds, or
 - (ii) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release.

2. Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless:

- (a) the nature or amount of the security already provided in respect of the same claim is inadequate; or
- (b) the provisions of paragraph 1 (b) or (c) of this article are applicable.

3. "Release" for the purpose of this article shall not include any unlawful release or escape from arrest.

ARTICLE 6: PROTECTION OF OWNERS AND DEMISE CHARTERERS OF ARRESTED SHIPS

1. The Court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already effected to be maintained, impose upon the claimant who seeks to arrest or who has procured the arrest of the ship the obligation to provide security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by that Court for any loss which may be incurred by the defendant as a result of the arrest, and for which the claimant may be found liable, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of:

- (a) the arrest having been wrongful or unjustified; or
- (b) excessive security having been demanded and provided.

2. The Courts of the State in which an arrest has been effected shall have jurisdiction to determine the extent of the liability, if any, of the claimant for loss or damage caused by the arrest of a ship, including but not restricted to such loss or damage as may be caused in consequence of:

- (a) the arrest having been wrongful or unjustified, or
- (b) excessive security having been demanded and provided.

3. The liability, if any, of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article shall be determined by application of the law of the State where the arrest was effected.

4. If a Court in another State or an arbitral tribunal is to determine the merits of the case in accordance with the provisions of article 7, then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph 2 of this article may be stayed pending that decision.

5. Where pursuant to paragraph 1 of this article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

ARTICLE 7: JURISDICTION ON THE MERITS OF THE CASE

1. The Courts of the State in which an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have validly agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the Courts of the State in which an arrest has been effected, or security provided to obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction.

3. In cases where a Court of the State where an arrest has been effected or security provided to obtain the release of the ship:

- (a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits; or
- (b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph 2 of this article,

such Court may, and upon request shall, order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal.

4. If proceedings are not brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article then the ship arrested or the security provided shall, upon request, be ordered to be released.

5. If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph 3 of this article, or if proceedings before a competent Court or arbitral tribunal in another State are brought in the absence of such order, any final decision resulting therefrom shall be recognized and

TEXT OF THE 1999 CONVENTION

given effect with respect to the arrested ship or to the security provided in order to obtain its release, on condition that:

- (a) the defendant has been given reasonable notice of such proceedings and a reasonable opportunity to present the case for the defence; and
- (b) such recognition is not against public policy (*ordre public*).

6. Nothing contained in the provisions of paragraph 5 of this article shall restrict any further effect given to a foreign judgment or arbitral award under the law of the State where the arrest of the ship was effected or security provided to obtain its release.

ARTICLE 8: APPLICATION

1. This Convention shall apply to any ship within the jurisdiction of any State Party, whether or not that ship is flying the flag of a State Party.
2. This Convention shall not apply to any warship, naval auxiliary or other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on government non-commercial service.
3. This Convention does not affect any rights or powers vested in any Government or its departments, or in any public authority, or in any dock or harbour authority, under any international convention or under any domestic law or regulation, to detain or otherwise prevent from sailing any ship within their jurisdiction.
4. This Convention shall not affect the power of any State or Court to make orders affecting the totality of a debtor's assets.
5. Nothing in this Convention shall affect the application of international conventions providing for limitation of liability, or domestic law giving effect thereto, in the State where an arrest is effected.
6. Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the States Parties relating to the arrest of any ship physically within the jurisdiction of the State of its flag procured by a person whose habitual residence or principal place of business is in that State, or by any other person who has acquired a claim from such person by subrogation, assignment or otherwise.

ARTICLE 9: NON-CREATION OF MARITIME LIENS

Nothing in this Convention shall be construed as creating a maritime lien.

ARTICLE 10: RESERVATIONS

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession, or at any time thereafter, reserve the right to exclude the application of this Convention to any or all of the following :
 - (a) ships which are not seagoing;
 - (b) ships not flying the flag of a State Party;
 - (c) claims under article 1, paragraph 1 (s).

2. A State may, when it is also a State Party to a specified treaty on navigation on inland waterways, declare when signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, that rules on jurisdiction, recognition and execution of court decisions provided for in such treaties shall prevail over the rules contained in article 7 of this Convention.

ARTICLE 11: DEPOSITARY

This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

ARTICLE 12: SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTANCE, APPROVAL AND ACCESSION

1. This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the United Nations, New York, from 1 September 1999 to 31 August 2000 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the depositary.

ARTICLE 13: STATES WITH MORE THAN ONE SYSTEM OF LAW

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.
2. Any such declaration shall be notified to the depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.
3. In relation to a State Party which has two or more systems of law with regard to arrest of ships applicable in different territorial units, references in this Convention to the Court of a State and the law of a State shall be respectively construed as referring to the Court of the relevant territorial unit within that State and the law of the relevant territorial unit of that State.

ARTICLE 14: ENTRY INTO FORCE

1. This Convention shall enter into force six months following the date on which 10 States have expressed their consent to be bound by it.
2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect three months after the date of expression of such consent.

ARTICLE 15: REVISION AND AMENDMENT

1. A conference of States Parties for the purpose of revising or amending this Convention shall be convened by the Secretary-General of the United Nations at the request of one-third of the States Parties.
2. Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to the Convention, as amended.

ARTICLE 16: DENUNCIATION

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Convention enters into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by deposit of an instrument of denunciation with the depositary.
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the depositary.

TEXT OF THE 1999 CONVENTION

ARTICLE 17: LANGUAGES

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT Geneva this twelfth day of March, one thousand nine hundred and ninety-nine.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



พระราชบัญญัติ

การกักเรือ

พ.ศ. ๒๕๓๔

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๓๔

เป็นปีที่ ๔๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภามติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔"

ชื่อ พ.ร.บ.

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

วันที่ใช้บังคับ

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

คำจำกัดความต่าง ๆ

"เรือ" หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ

"สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ" หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ก) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ

(ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(ค) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ เช่า เช่าซื้อ หรือยืมเรือ การให้บริการ บรรทุก หรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน

สิทธิเรียกร้องที่ขอ
ให้กักเรือ ได้

(ง) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่มีการออกไปตราส่ง

(จ) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่งและเจ้าของของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนาด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้นหรือต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายหรือเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน

ของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือนั้น ทั้งนี้ เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญา ระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องนี้ไว้

(ฉ) การสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่บรรทุกมาในเรือ

(ช) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด

(ซ) การให้บริการนำร่อง

(ฅ) การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือหรือการ

ซ่อมบำรุงเรือ

(ญ) การต่อ ซ่อม หรือจัดเครื่องบริภัณฑ์ให้แก่เรือ หรือค่าธรรมเนียมการใช้

อยู่เรือ

(ฎ) การให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ

(ฏ) ค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ

(ฐ) ค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือ

(ฑ) ค่าใช้จ่ายของเรือที่นายเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทนหรือผู้ส่งของได้ตรองจ่าย

ไปแทนเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ

(ฒ) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ

(ณ) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้เรือ หรือ

รายได้จากเรือ

(ด) การจำนองเรือ

“เจ้าหนี้” หมายความว่า ผู้มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“ศาล” หมายความว่า ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัด

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๕ และมาตรา ๖ ก่อนฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่า

เงื่อนไขการกักเรือ

ลูกหนี้จะมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร อาจขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้ เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็น คำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล

เรือที่ลูกหนี้ครอบครอง

มาตรา ๕ เจ้าหนี้อาจขอให้ศาลสั่งกักเรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองแต่มิได้เป็น ของลูกหนี้ได้ ถ้าเหตุแห่งสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเกิดจากเรือหรือธุรกิจของเรือนั้นและ ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเรือนั้นทั้งในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือและในเวลาที ขอให้ศาลสั่งกักเรือ

ข้อยกเว้นการกักเรือของลูกหนี้

มาตรา ๖ ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเป็นข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองเรือ การใช้เรือ หรือ รายได้จากเรือ หรือข้อพิพาทเกี่ยวกับการจำนองเรือ เจ้าหนี้จะขอให้ศาลสั่งกักเรือลำอื่น

ที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง นอกจากเรือลำที่เกี่ยวกับข้อพิพาทนั้นมิได้

มาตรา ๗ คำร้องขอให้กักเรือให้ทำเป็นคำร้องฝ่ายเดียว

คำร้องขอให้กักเรือต้องแสดงโดยแจ้งชัดซึ่งสภาพแห่งสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ
หนี้ที่จะใช้สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ และอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อเจ้าหนี้
ชื่อลูกหนี้ ชื่อเรือ หมายเลขทะเบียนเรือ ขนาดเรือ สัญชาติ และเมืองท่าขึ้นทะเบียน
เรือ ชื่อนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือหากทราบและท่าเลหรือถิ่นที่ทอดจอดเรือ

คำร้องขอกักเรือ

มาตรา ๘ เมื่อได้รับคำร้องขอให้กักเรือ ให้ศาลดำเนินการไต่สวนฝ่ายเดียว
เป็นการด่วน

ถ้าเป็นที่พอใจจากพยานหลักฐานที่เจ้าหนี้นำมาสืบว่าสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ
ที่ยกขึ้นอ้างเป็นเหตุในการขอให้กักเรือนั้นมีมูล และในกรณีนี้เรือที่เจ้าหนี้ขอให้ศาล
สั่งกักมิได้อยู่ในราชอาณาจักรในเวลาที่ยื่นคำร้อง เจ้าหนี้ได้แสดงให้เห็นที่พอใจศาลว่าเรือ
นั้นจะเข้ามาในราชอาณาจักรและจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล ให้ศาลสั่งกักเรือนั้น

การพิจารณาของ
ศาล

ในการสั่งกักเรือตามวรรคสอง ถ้าเป็นกรณีที่ลูกหนี้ไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร
ศาลจะสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันตามที่ศาลเห็นสมควรมาวางต่อศาลก่อนการบังคับ
ตามคำสั่งกักเรือ เพื่อเป็นประกันความเสียหายเนื่องจากการกักเรือ ซึ่งเจ้าหนี้อาจต้องรับผิดชอบ
ต่อลูกหนี้ก็ได้ แต่ในกรณีที่ลูกหนี้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรให้ศาลสั่งให้เจ้าหนี้นำหลัก
ประกันมาวางต่อศาลก่อนการบังคับตามคำสั่งกักเรือทุกกรณี เว้นแต่เจ้าหนี้จะได้แสดงให้เห็น
เป็นที่พอใจศาลว่าทรัพย์สินอื่นของลูกหนี้ที่อยู่ในราชอาณาจักรมีไม่เพียงพอที่จะชำระ
หนี้ให้แก่เจ้าหนี้ได้

การสั่งให้เจ้าหนี้
วางหลักประกัน

คำสั่งกักเรือตามวรรคสองให้ศาลกำหนดหลักประกันที่ลูกหนี้หรือบุคคลตาม
มาตรา ๒๒ จะต้องวางต่อศาลเพื่อขอให้ปล่อยเรือนั้นไว้ด้วย

หลักประกันการ
ปล่อยเรือ

คำสั่งกักเรือตามมาตรานี้ให้เป็นที่สุด

มาตรา ๙ ในการบังคับตามคำสั่งกักเรือ ให้ศาลออกหมายกักเรือส่งให้เจ้า
พนักงานบังคับคดีเพื่อดำเนินการต่อไปเป็นการด่วน และให้เจ้าพนักงานบังคับคดีนั้น
ดำเนินการตามหมายกักเรือได้ทั่วราชอาณาจักร

หมายกักเรือ

หมายกักเรือตามวรรคหนึ่งให้ทำตามแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม
กำหนด

มาตรา ๑๐ ก่อนเจ้าพนักงานบังคับคดีดำเนินการกักเรือ ให้เจ้าหนี้ชำระ
ค่าธรรมเนียมกักเรือในอัตราร้อยละหนึ่งของหนี้ที่เจ้าหนี้จะใช้สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ
แต่ไม่เกินหนึ่งแสนบาท

ค่าธรรมเนียมกัก
เรือ

ในกรณีเจ้าหนี้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ ให้หักค่าธรรมเนียมกักเรือ
ตามวรรคหนึ่งจากค่าขึ้นศาลที่เจ้าหนี้จะต้องเสียในคดีนั้นด้วย และให้ถือว่าค่าธรรมเนียม
กักเรือเป็นส่วนหนึ่งของค่าฤชาธรรมเนียมตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง
สำหรับคดีนั้น

หน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี	<p>มาตรา ๑๑ เมื่อได้รับหมายกักเรือจากศาล ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีแจ้งโดยทางโทรศัพท์ โทรเลข โทรพิมพ์ หรือวิธีการอื่น ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่าทราบโดยพลันว่าศาลได้สั่งกักเรือลำนั้น ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด</p> <p>เมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าพนักงานบังคับคดีตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่าระงับการปล่อยเรือนั้นออกจากท่า เพื่อให้เจ้าพนักงานบังคับคดีปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๒ ต่อไปจนกว่าจะได้รับแจ้งเป็นอย่างอื่น</p>
หน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี	<p>มาตรา ๑๒ เมื่อได้รับหมายกักเรือจากศาลให้เจ้าพนักงานบังคับคดีมีหน้าที่</p> <p>(๑) ส่งหมายกักเรือให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือลงลายมือชื่อรับไว้ในใบรับเป็นหลักฐาน</p> <p>(๒) ปิดหมายกักเรือไว้ ณ ที่แลเห็นได้ง่ายในเรือ</p> <p>(๓) ดำเนินการอย่างอื่นที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุผลตามหมายกักเรือ และ</p> <p>(๔) แจ้งเป็นหนังสือให้สถานกงสุลของประเทศที่เรือนั้นมีสัญชาติทราบถึงการกักเรือ</p>
การส่งหมายกักเรือ	<p>ในการส่งหมายกักเรือตาม (๑) ถ้านายเรือหรือผู้ควบคุมเรือปฏิเสธไม่ยอมลงลายมือชื่อรับหมายกักเรือจากเจ้าพนักงานบังคับคดี เจ้าพนักงานบังคับคดีชอบที่จะขอให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือตำรวจไปด้วยเพื่อเป็นพยานและถ้านายเรือหรือผู้ควบคุมเรือยังคงปฏิเสธไม่ยอมลงลายมือชื่อรับอีกก็ให้วางหมายกักเรือไว้ ณ ที่นั้น และให้ถือว่าบุคคลดังกล่าวได้รับหมายกักเรือนั้นแล้ว</p> <p>ในกรณีที่ไม่สามารถส่งหมายกักเรือนั้นได้ตามความใน (๑) หรือวรรคสอง ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือไว้ ณ ที่แลเห็นได้ง่ายในเรือ และให้ถือว่าบุคคลดังกล่าวได้รับหมายกักเรือนั้นแล้ว</p>
อำนาจเจ้าพนักงานบังคับคดีในการกักเรือ	<p>ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๒ และส่งต่อศาลเพื่อรวมไว้ในสำนวนความต่อไป</p> <p>มาตรา ๑๓ ในการบังคับตามหมายกักเรือ ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีมีอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งว่าด้วยการบังคับคดีตามคำพิพากษาหรือคำสั่งโดยอนุโลม และให้มีอำนาจสั่งให้นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ คนประจำเรือ และบุคคลอื่นซึ่งเกี่ยวข้อง กระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อให้บรรลุผลตามหมายกักเรือ ถ้าบุคคลเช่นว่านั้นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีร้องขอความช่วยเหลือจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือตำรวจเพื่อให้สามารถดำเนินการตามคำสั่งได้ และในการนี้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือตำรวจมีอำนาจจับกุมและควบคุมตัวบุคคลเช่นว่านั้นไว้เท่าที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี</p> <p>ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีร้องขอหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควร พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้นายเรือทอดจอดเรือ ณ ที่ปลอดภัย หรือดำเนินการอย่างอื่นเพื่อให้บรรลุผลตามหมายกักเรือได้ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นอุปสรรคในการขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ</p>

มาตรา ๑๔ ให้เจ้าหน้าที่ช่วยเหลือเจ้าพนักงานบังคับคดีและตรอง
ค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่จำเป็นต้องจ่ายในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดีตามมาตรา
๑๑ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๒๖

ถ้าเจ้าหน้าที่ไม่ยอมช่วยเหลือหรือไม่ยอมทรงแรงค่าใช้จ่ายตามวรรคหนึ่งและการ
ไม่ช่วยเหลือหรือไม่ทรงแรงค่าใช้จ่ายเช่นนั้นทำให้เจ้าพนักงานบังคับคดีไม่สามารถ
ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีรอกการปฏิบัติหน้าที่ไว้และรายงานให้ศาล
ที่มีคำสั่งกักเรือทราบโดยด่วน

เมื่อได้รับรายงานจากเจ้าพนักงานบังคับคดีตามวรรคสอง ให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้

(๑) ในกรณีที่ยังมิได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) ให้งดการบังคับตาม
คำสั่งกักเรือไว้ จนกว่าเจ้าหน้าที่จะช่วยเหลือและตรองค่าใช้จ่ายภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด
ซึ่งต้องไม่เกินสามวันทำการ เมื่อพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ถ้าเจ้าหน้าที่ยังไม่ยอมช่วยเหลือ
และตรองค่าใช้จ่าย ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีแจ้งให้เจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อย
เรือออกจากท่าทราบเพื่อให้ยกเลิกการระงับการปล่อยเรือตามมาตรา ๑๑ วรรคสอง โดย
ให้นำความในมาตรา ๒๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

หน้าที่ของเจ้าหน้าที่
ในการดำเนินการ
กักเรือ

(๒) ในกรณีที่ได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) แล้ว ให้เจ้าหน้าที่ให้ความ
ช่วยเหลือและตรองค่าใช้จ่าย โดยแสดงความจำนงต่อเจ้าพนักงานบังคับคดีภายในระยะ
เวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามวันทำการ ถ้าเจ้าหน้าที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าว ให้
ศาลสั่งปล่อยเรือหรือคืนหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ แล้วแต่กรณี
คำสั่งศาลตามมาตรา ๒๒ ให้เป็นที่สุด

มาตรา ๑๕ ความรับผิดชอบของเรือ นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ คนประจำเรือ
หรือต่อบุคคลภายนอก เพื่อความเสียหาย ถ้าหากมี อันเกิดจากการกักเรือ ย่อมไม่ตกแก่
เจ้าพนักงานบังคับคดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แต่ตกแก่เจ้าหน้าที่ เว้นแต่เจ้าพนักงานบังคับ
คดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กระทำการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติหรือ
กฎหมายอื่น

ความรับผิดชอบของเจ้า
พนักงานบังคับคดี

มาตรา ๑๖ หมายกักเรือให้ใช้บังคับได้ทั่วราชอาณาจักรจนกว่าจะสิ้นอายุ
ความฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้น

ขอบเขตการบังคับ
ใช้หมายกักเรือ

มาตรา ๑๗ เมื่อได้ดำเนินการตามมาตรา ๑๒ (๑) และ (๒) แล้ว

(๑) ให้การกักเรือตามคำสั่งกักเรือมีผลใช้บังคับจนกว่าศาลจะมีคำสั่งเป็นอย่าง
อื่น และ

ผลของการกักเรือ

(๒) การก่อให้เกิด โอน หรือเปลี่ยนแปลงใด ๆ เกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ
หรือสิทธิครอบครองเรือระหว่างที่การกักเรือตามคำสั่งกักเรือมีผลใช้บังคับจะใช้ยันแก่
เจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานบังคับคดีมิได้

มาตรา ๑๘ เรือที่ถูกกักตามพระราชบัญญัตินี้ให้ถือว่าเป็นทรัพย์สินอันเจ้า
พนักงานได้ยึดไว้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

ผลของการกักเรือ

ลูกหนี้ขอปล่อยเรือ
โดยขอมรภัต

มาตรา ๑๙ ถ้าลูกหนี้นำเงินมาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ
ตามมาตรา ๘ วรรคสี่ โดยขอมรภัต ให้การกักเรือตามคำสั่งกักเรือเป็นอันสิ้นสุดลง และ
ให้ศาลสั่งปล่อยเรือที่กักไว้ในวันโดยพลัน

ในกรณีเช่นนี้ ให้ถือว่าได้มีคำพิพากษาของศาลถึงที่สุดให้เจ้าหน้าที่ขณะคดีตาม
สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่ระบุไว้ในคำร้องขอให้กักเรือ

ลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนา
ในไทยขอปล่อย
เรือโดยไม่ขอมรภัต

มาตรา ๒๐ ในกรณีที่ลูกหนี้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ถ้าลูกหนี้นำเงิน
มาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือตามมาตรา ๘ วรรคสี่ โดยไม่ขอมรภัต
ให้การกักเรือตามคำสั่งกักเรือเป็นอันสิ้นสุดลง และให้ศาลสั่งปล่อยเรือที่กักไว้ในวันโดยพลัน

มาตรา ๒๑ ลูกหนี้ซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจขอให้ศาลที่สั่ง
กักเรือปล่อยเรือนั้นโดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาล พร้อมทั้งวางหลักประกันตามที่ศาลกำหนด
ไว้ในคำสั่งกักเรือเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้แก่เจ้าหน้าที่

ลูกหนี้จะมอบอำนาจโดยทำเป็นหนังสือหรือโดยทางโทรเลขหรือโทรพิมพ์ให้
บุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเป็นตัวแทนในการยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือก็ได้

ลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนา
ในต่างประเทศขอ
ปล่อยเรือ

ให้ลูกหนี้ตั้งบุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเป็นตัวแทนเพื่อรับคำคู่ความ
และเอกสารในการดำเนินกระบวนการพิจารณา โดยจะทำเป็นหนังสือหรือโดยทางโทรเลข
หรือโทรพิมพ์ก็ได้

ในกรณีที่ตัวแทนตามวรรคสองเป็นผู้ยื่นคำร้องขอต่อศาล ถ้าลูกหนี้ไม่ได้ตั้ง
ตัวแทนตามวรรคสามไว้ ให้ถือว่าผู้ยื่นคำร้องนั้นเป็นตัวแทนตามวรรคสามด้วย

ให้ตัวแทนตามวรรคสอง และวรรคสาม ให้ถ้อยคำสาบานตัวต่อศาลว่าตนได้
รับมอบอำนาจจากลูกหนี้จริง และมีให้นำมาตรา ๔๗ วรรคสองและวรรคสาม แห่ง
ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับแก่การตั้งตัวแทนดังกล่าว

มาตรา ๒๒ บุคคลอื่นซึ่งได้รับหรือจะได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูก
กักอาจยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ปล่อยเรือได้โดยวางหลักประกันในนามของลูกหนี้ และให้
ถือว่าบรรดาการกระทำที่ผู้ยื่นคำร้องนั้นจำเป็นต้องกระทำไปในการขอให้ศาลปล่อยเรือ
เป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของลูกหนี้

บุคคลตามวรรคหนึ่งจะมอบอำนาจโดยทำเป็นหนังสือหรือโดยทางโทรเลขหรือ
โทรพิมพ์ให้บุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเป็นตัวแทนในการยื่นคำร้องขอให้
ปล่อยเรือก็ได้

บุคคลอื่นขอปล่อย
เรือ

ในกรณีที่บุคคลตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือโดยลูกหนี้ไม่ได้
ตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสามไว้ ให้ถือว่าผู้ยื่นคำร้องนั้นเป็นตัวแทนเพื่อรับคำ
คู่ความและเอกสารในการดำเนินกระบวนการพิจารณาและถ้าผู้ยื่นคำร้องมิได้มีภูมิลำเนาใน
ราชอาณาจักร ให้ตั้งบุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเพื่อรับคำคู่ความและเอกสาร
แทนลูกหนี้โดยจะทำเป็นหนังสือหรือโดยทางโทรเลขหรือโทรพิมพ์ก็ได้

ให้ตัวแทนตามวรรคสอง และวรรคสาม ให้ถ้อยคำสาบานตัวต่อศาลว่าตนได้
รับมอบอำนาจจากบุคคลตามวรรคหนึ่งจริง และมีให้นำมาตรา ๔๗ วรรคสอง และ

วรรคสาม แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับแก่การตั้งตัวแทนดังกล่าว

มาตรา ๒๓ ในการยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือ นอกจากต้องวางหลักประกันตามมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๒๒ วรรคหนึ่ง แล้ว

(๑) ในกรณีที่ลูกหนี้ซึ่งมิได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเป็นผู้ยื่นคำร้องด้วยตนเอง ต้องแนบหลักฐานการตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสาม ไปพร้อมกับคำร้อง

(๒) ในกรณีที่ตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสอง ของลูกหนี้เป็นผู้ยื่นคำร้อง ต้องแนบหลักฐานการตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสอง ไปพร้อมกับคำร้อง

(๓) ในกรณีที่บุคคลตามมาตรา ๒๒ วรรคหนึ่ง เป็นผู้ยื่นคำร้อง ถ้าผู้ยื่นคำร้องนั้นมิได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรและไม่ได้แนบหลักฐานการตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสาม ของลูกหนี้ ต้องแนบหลักฐานการตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๒ วรรคสาม ไปพร้อมกับคำร้อง

ถ้าผู้ยื่นคำร้องไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ให้ศาลมีคำสั่งไม่รับพิจารณาคำร้องนั้น

มาตรา ๒๔ คำร้องขอให้ปล่อยเรือให้ทำเป็นคำร้องฝ่ายเดียว

มาตรา ๒๕ นอกจากกรณีตามมาตรา ๑๔ และมาตรา ๒๐ ศาลมีอำนาจสั่งให้ปล่อยเรือได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) เจ้าหนี้ยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือ

(๒) เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒)

(๓) เมื่อมีคำร้องขอให้ปล่อยเรือตามมาตรา ๒๑ หรือ มาตรา ๒๒ และศาลได้พิจารณาเป็นที่พอใจว่าหลักประกันที่ผู้ยื่นคำร้องวางต่อศาลมีมูลค่าหรือราคาไม่น้อยกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือหรือในกรณีที่ผู้ยื่นคำร้องขอวางหลักประกันน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือโดยได้แสดงเหตุผลไว้ในคำร้อง เมื่อศาลได้ส่งสำเนาคำร้องให้เจ้าหน้าที่ทราบเพื่อคัดค้านภายในเวลาที่ศาลกำหนด แต่เจ้าหน้าที่ไม่คัดค้านภายในเวลาที่ศาลกำหนดนั้น หรือเมื่อศาลได้พิจารณาคำคัดค้านของเจ้าหน้าที่แล้วเห็นว่าสมควรลดหลักประกันที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ และศาลได้สั่งให้ผู้ยื่นคำร้องวางหลักประกันตามที่เห็นสมควร และได้มีการวางหลักประกันนั้นแล้ว

คำสั่งปล่อยเรือตามมาตรา นี้ให้เป็นที่สุด

มาตรา ๒๖ เมื่อศาลได้มีคำสั่งปล่อยเรือตามมาตรา ๒๕ แล้ว ให้ศาลแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้เจ้าพนักงานบังคับคดีทราบ และให้เจ้าพนักงานบังคับคดีมีหน้าที่

(๑) แจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้ทราบ แล้วแต่กรณี

(๒) แจ้งเป็นหนังสือให้สถานกงสุลของประเทศที่เรือนั้นมีสัญชาติทราบ และ

(๓) แจ้งโดยทางโทรศัพท์ โทรเลข โทรพิมพ์ หรือวิธีการอื่น ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่าทราบโดยพลันว่าศาลได้มีคำสั่งปล่อยเรือ นั้น ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

สิ่งที่ต้องทำในกรณีที่ผู้ยื่นคำร้องไม่มีภูมิลำเนาในไทย

คำร้องขอปล่อยเรือ

เหตุปล่อยเรือ

การดำเนินการเมื่อศาลสั่งปล่อยเรือ

เมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าพนักงานบังคับคดีตาม (๓) ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่าดำเนินการปล่อยเรือนั้นโดยไม่มีชักช้า

มาตรา ๒๗ ให้ศาลสั่งคืนหลักประกันที่เจ้าหน้าที่ ลูกหนี้ หรือบุคคลตามมาตรา ๒๒ วางไว้ต่อศาลเมื่อ

(๑) เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) และลูกหนี้นั้นยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันดังกล่าว

การคืนหลักประกัน

(๒) ลูกหนี้นี้มิได้ฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการที่เจ้าหน้าที่ขอให้ส่งกักเรือภายในหกสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) และเจ้าหนี้นั้นยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันดังกล่าว

(๓) เจ้าหนี้หรือลูกหนี้นั้นยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนไม่ว่าในเวลาใด ๆ และคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งไม่คัดค้าน

(๔) ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๒

(ก) เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) และบุคคลตามมาตรา ๒๒ ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันดังกล่าว

(ข) เจ้าหนี้หรือบุคคลตามมาตรา ๒๒ ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนไม่ว่าในเวลาใด ๆ และเจ้าหนี้หรือบุคคลตามมาตรา ๒๒ แล้วแต่กรณีไม่คัดค้าน

มาตรา ๒๘ เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) แล้ว เจ้าหนี้จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลตั้งต่อไปนี้ก็ได้ คือ

(๑) ศาลที่สังกัดเรือ

ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้อง

(๒) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งมีใช้ศาลตาม (๑) แต่ศาลจะรับฟ้องไว้พิจารณาต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เห็นเป็นที่พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก

มาตรา ๒๙ เมื่อลูกหนี้ซึ่งมิได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรถูกฟ้องคดีแล้ว และยังไม่ได้ตั้งทนายความไว้ การส่งคำคู่ความหรือเอกสารอื่นใดให้แก่จำเลย ถ้าไม่สามารถส่งในราชอาณาจักรได้ ให้เจ้าพนักงานศาลปฏิบัติดังนี้

การส่งคำคู่ความแก่ลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย

(๑) ถ้ามีตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสาม ให้ส่งแก่ตัวแทนดังกล่าว

(๒) ถ้าเป็นกรณีตามมาตรา ๒๒ วรรคสาม ให้ส่งแก่ผู้ยื่นคำร้องหรือบุคคลซึ่งผู้ยื่นคำร้องตั้งไว้เพื่อรับคำคู่ความหรือเอกสาร แล้วแต่กรณี

(๓) ถ้าไม่มีตัวแทนตาม (๑) และไม่เป็นกรณีตาม (๒) ให้ส่งแก่นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือนั้น ที่เรือหรือ ณ ที่อยู่ของบุคคลดังกล่าวในราชอาณาจักร

ในกรณีที่ไม่สามารถส่งคำคู่ความหรือเอกสารให้แก่บุคคลตาม (๑) หรือ (๒) ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้ ศาลอาจสั่งให้ปิดคำคู่ความหรือเอกสารไว้ในที่แลเห็นได้ง่าย ณ ภูมิลำเนาหรือสำนักทำกรงานของบุคคลดังกล่าว หรือในกรณีที่ไม่สามารถส่งคำคู่ความหรือเอกสารให้แก่บุคคลตาม (๓) ได้ ศาลอาจสั่งให้ปิดคำคู่ความหรือเอกสารไว้ ณ ที่แลเห็นได้ง่ายในเรือ ในกรณีเช่นนี้มีให้นำมาตรา ๗๘ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับ

เมื่อได้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองแล้ว ให้ถือว่าจำเลยได้รับคำคู่ความหรือเอกสารนั้นเมื่อระยะเวลาสิบห้าวันได้ล่วงพ้นไปแล้วนับแต่วันที่ได้ส่งหรือปิดคำคู่ความหรือเอกสารนั้น

มาตรา ๓๐ ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเกิดจากความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีสาเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ เมื่อพนักงานอัยการเห็นสมควรจะรับดำเนินคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือดังกล่าวแทนเจ้าหน้าที่ได้ ในกรณีเช่นนี้ให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องขอให้กักเรือแทนเจ้าหน้าที่ และให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมกักเรือตามพระราชบัญญัตินี้

สิทธิของพนักงานอัยการในการขอให้กักเรือ

มาตรา ๓๑ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกกระเบียนเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

อนันต์ ปันยารชุน

นายกรัฐมนตรี

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หมายเหตุ.- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณกว่าร้อยละ ๘๐ เป็นเรือต่างชาติ ซึ่งเจ้าของเรือและผู้ดำเนินงานของเรือเหล่านี้ส่วนมากไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร เมื่อเกิดกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต้องรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดชอบต่อสัญญา ความรับผิดชอบต่อละเมิด หรือความรับผิดโดยผลแห่งกฎหมาย บุคคลดังกล่าวก็ไม่สามารถดำเนินการให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานชำระหนี้หรือชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนได้ เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักรซึ่งหากนำคดีขึ้นสู่ศาลก็ไม่เกิดประโยชน์แก่เจ้านั้น ประกอบกับพฤติการณ์ทำนองเดียวกันนี้ เจ้านั้นในต่างประเทศสามารถฟ้องร้องเจ้าของเรือไทยหรือผู้ดำเนินงานต่อศาลในประเทศของตนได้ สมควรมีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ ให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ ทั้งนี้ เพื่อคุ้มครองเจ้านั้นในราชอาณาจักรไม่ให้เสียเปรียบเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต่างชาติโดยไม่เป็นธรรม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ง.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

TEXT OF THE LISBON DRAFT

DRAFT REVISION OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR
THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO THE
ARREST OF SEA-GOING SHIPS*Done at Brussels, 10 May 1952**Article 1. Definitions*

(1) "Maritime claim" means any claim concerning or arising out of the ownership, construction, possession, management, operation or trading of any ship, or out of a mortgage or an "hypothèque" or a charge of the same nature on any ship, or out of salvage operations relating to any ship, such as any claim in respect of:

- (a) damage caused by the ship, whether in collision or otherwise;
- (b) loss of life or personal injury caused by the ship or occurring in connection with the operation or management of the ship;
- (c) salvage operations or any salvage agreement;
- (d) liability to pay compensation or other remuneration in respect of the removal or attempted removal of a threat of damage, or of preventive measures or similar operations, whether or not arising under any international convention, or any enactment or agreement;
- (e) costs or expenses relating to the raising, removal, recovery or destruction of the wreck of the ship or her cargo;
- (f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charterparty or otherwise;
- (g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers in the ship, whether contained in a charterparty or otherwise;
- (h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried in the ship;
- (i) general average;
- (j) towage;
- (k) pilotage;
- (l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) or services supplied to the ship for her operation or maintenance;
- (m) construction, repair, converting or equipping of the ship;
- (n) port, canal and other waterways dues and dock charges;
- (o) wages and other sums (including social insurance contributions) payable to or on behalf or for the benefit of the master, officers or other members of the ship's complement in respect of their employment;
- (p) disbursements made in respect of the ship, by or on behalf of the master, owner, bareboat or other charterer or agent;
- (q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or bareboat charterer;
- (r) any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or bareboat charterer;
- (s) any dispute as to ownership or possession of the ship;
- (t) any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship;
- (u) a mortgage or an "hypothèque" or a charge of the same nature on the ship;
- (v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship.

DRAFT REVISION OF THE ARREST CONVENTION

(2) "Arrest" means any detention, or restriction on removal, of a ship by order of a Court to secure a maritime claim when at the time of such detention or restriction that ship is physically within the jurisdiction of the State where the order has been made.

"Arrest" includes "attachment" or other conservatory measures, but does not include measures taken in execution or satisfaction of an enforceable judgment or arbitral award.

(3) "Person" includes individuals, partnerships, unincorporated associations and bodies corporate, governments, their departments and public authorities.

(4) "Claimant" means any person asserting a maritime claim.

(5) "Court" means any competent judicial authority of a State.

Article 2. Powers of arrest

(1) A ship may be arrested or released from arrest only by or under the authority of a Court of the State in which the arrest is demanded or has been effected.

(2) A ship may be arrested in respect of a maritime claim but in respect of no other claim.

(3) A ship may be arrested even though she is ready to sail or is sailing.

(4) A ship may be arrested for the purpose of obtaining security notwithstanding that by virtue of a jurisdiction clause, arbitration clause or choice of law clause in any relevant contract the maritime claim in respect of which the arrest is effected is to be adjudicated in a State other than the State where the arrest is effected, or is to be arbitrated, or is to be adjudicated subject to the law of another State.

(5) Subject to the provisions of this Convention, the procedure relating to the arrest of a ship or her release shall be governed by the law of the State in which the arrest is demanded or has been effected.

Article 3. Exercise of right of arrest

(1) Arrest is permissible of any ship in respect of which a maritime claim is asserted if:

(a) the claim is secured by a maritime lien and is within any of the following categories:

(i) wages and other sums, including social insurance contributions, due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship,

(ii) port, canal, and other waterway dues and pilotage dues,

(iii) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship,

(iv) liability in tort arising out of physical loss or damage caused by the operation of the ship other than loss of or damage to cargo, containers and passengers effects carried on the ship,

(v) salvage, wreck removal and contribution in general average; or

(b) the claim is based upon a registered mortgage or a registered "*hypothèque*" or a registered charge of the same nature; or

(c) the claim is related to ownership or possession of the ship; or

(d) the claim is not covered by (a), (b) or (c) above and if:

(i) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is personally liable for the claim and is owner of the ship when the arrest is effected, or

(ii) the bareboat charterer of the ship is personally liable for the claim and is bareboat charterer or owner of the ship when the arrest is effected.

(2) Arrest is permissible of any ship or ships which, when the arrest is effected, is or are owned by the person who is personally liable for the maritime claim and who was, when the claim arose:

(a) owner of the ship in respect of which the maritime claim arose; or

THE REVISION OF THE 1952 CONVENTION

- (b) bareboat charterer, time charterer or voyage charterer of that ship.

This provision does not apply to claims in respect of ownership or possession of a ship.

(3) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, the arrest of a ship which is not owned by the person allegedly liable for the claim shall be permissible only if, under the law of the State where the arrest is demanded, a judgment in respect of that claim can be enforced against that ship by judicial or forced sale of that ship.

Article 4. Release from arrest

(1) A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been furnished in a satisfactory form.

(2) In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and form of the security, the Court shall determine its nature and the amount thereof, not exceeding the value of the ship.

(3) Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgement of liability nor as a waiver of any defence or any right to limit liability.

(4) (a) If a ship has been arrested in a non-party State and is not released although security has been given in a State party, that security shall be ordered released on application to the Court in the State party save in exceptional cases where it would be unjust to do so.

(b) If in a non-party State the ship is released upon satisfactory security being provided, any security given in a State party shall be ordered released to the extent that the total amount of security given in the two States exceeds:

- (i) the claim for which the ship has been arrested, or
- (ii) the value of the ship,

whichever is the lower.

Such release shall, however, not be ordered unless the security given in the non-party State will actually be available to the claimant and will be freely transferable.

(5) Where pursuant to paragraph (1) of this Article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

Article 5. Right of rearrest and multiple arrest

(1) Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been given to secure a maritime claim, that ship shall not thereafter be rearrested or arrested in respect of the same maritime claim unless:—

- (a) the nature or amount of the security already obtained in respect of the same claim is inadequate, provided that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship; or
- (b) the person who has already given the security is not or is unlikely to be, able to fulfil some or all of his obligations; or
- (c) the ship arrested or the security previously given was released either:
 - (i) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable grounds, or
 - (ii) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release.

(2) Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless:—

- (a) the nature or amount of the security already obtained in respect of the same claim is inadequate; or

DRAFT REVISION OF THE ARREST CONVENTION

(b) the provisions of paragraph (1)(b) or (c) of this Article are applicable.

(3) "Release" for the purpose of this Article shall not include any unlawful release or escape from arrest.

Article 6. Protection of owners and bareboat charterers of arrested ships

(1) The Court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already effected to be maintained, impose upon the claimant who seeks to arrest or who has procured the arrest of the ship the obligation to provide security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by that Court for any loss which may be incurred by the defendant as a result of the arrest, and for which the claimant may be found liable, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of:—

- (a) the arrest having been wrongful or unjustified; or
- (b) excessive security having been demanded and obtained.

(2) The Courts of the State in which an arrest has been effected shall have jurisdiction to determine the extent of the liability, if any, of the claimant for loss or damage caused by the arrest of a ship, including but not restricted to such loss or damage as may be caused in consequence of:—

- (a) the arrest having been wrongful or unjustified, or
- (b) excessive security having been demanded and obtained.

(3) The liability, if any, of the claimant in accordance with paragraph (2) of this Article shall be determined by application of the law of the State where the arrest was effected.

(4) If a Court in another State or an arbitral tribunal is to determine the merits of the case in accordance with the provisions of Article 7, then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph (2) of this Article may be stayed pending that decision.

(5) Where pursuant to paragraph (1) of this Article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

Article 7. Jurisdiction on the merits of the case

(1) The Courts of the State in which an arrest has been effected or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the parties validly agree or have agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration.

(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this Article, the Courts of the State in which an arrest has been effected, or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction.

(3) In cases where a Court of the State where an arrest has been effected or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship:

- (a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits; or
- (b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article,

such Court may, and upon request shall, order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal.

(4) If proceedings are not brought within the period of time ordered in accordance with paragraph (3) of this Article then the ship arrested or the security given shall, upon request, be ordered released.

(5) If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph (3) of this Article, or if proceedings before a competent Court in another State are brought in the

THE REVISION OF THE 1952 CONVENTION

absence of any such order, then unless such proceedings do not satisfy general requirements in respect of due process of law, any final decision resulting therefrom shall be recognized and given effect with respect to the arrested ship or to the security given in order to prevent her arrest or obtain her release.

(6) Nothing contained in the provision of paragraph (5) of this Article shall restrict any further effect given to a foreign judgment or arbitral award under the law of the State where the arrest of the ship was made or security given to prevent her arrest or obtain her release.

Article 8. Application

(1) This Convention shall apply to any sea-going ship, whether or not that ship is flying the flag of a State party.

(2) This Convention shall not apply to State-owned ships exclusively used for governmental non-commercial service.

(3) Nothing in this Convention shall be construed as creating a maritime lien.

(4) This Convention does not affect any rights or powers vested in any Government or its departments, or in any public authority, or in any dock or harbour authority, under any international convention or under any domestic law or regulation, to detain or otherwise prevent from sailing any ship within their jurisdiction.

(5) This Convention shall not affect the power of any State or Court to make orders affecting the totality of a debtor's assets.

(6) Nothing in this Convention shall affect the application of international conventions providing for limitation of liability, or domestic law giving effect thereto, in the State where an arrest is effected.

(7) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the States parties relating to the arrest of any ship physically within the jurisdiction of the State of her flag procured by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State, or by any other person who has acquired a claim from such person by subrogation, assignment or otherwise.

Article 9. Reservations

A State may, when signing, ratifying, accepting or acceding to this Convention, reserve the right to refrain from applying the Convention to ships not flying the flag of a State party.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก จ.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Part A

DRAFT ARTICLES FOR A CONVENTION ON ARREST OF SHIPS

Article 1 - Definitions

(1) "Maritime claim" means any [claim concerning or arising out of the ownership, construction, possession, management, operation or trading of any ship, or concerning or arising out of a mortgage or an "hypothèque" or a registrable charge of the same nature on any ship, such as any]¹ claim in respect of:

- (a) loss or damage caused by the operation of the ship;
- (b) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship;
- (c) salvage operations or any salvage agreement;
- (d) the removal or attempted removal of a threat of damage including damage to the environment or of preventive measures or similar operations, whether or not arising under any

¹. Opinions were divided within the Joint Group as to whether article 1(1) should adopt a similar approach to that of the 1952 Convention and provide an exhaustive list of maritime claims, or whether it should adopt a more flexible approach of retaining an open-ended list. The question was therefore left to be decided at a later stage by a diplomatic conference. See the report of the Joint Group at its ninth session (JIGE(IX)/4, TD/B/IGE.1/4, LEG/MLM/41), annex II, paragraphs 2-3.

². Article 1(1) was amended by the Informal Working Group set up during the eighth session of the Joint Group to ensure that all claims granted maritime lien status under the 1993 International Convention on Maritime Liens and Mortgages are included without creating duplication or inconsistency within various subparagraphs.

Subparagraph (a) has been amended to avoid inconsistency with subparagraph (h). Subparagraphs (d) and (p) have been redrafted. The word "construction" in original subparagraph (m) has been replaced by "building" and the term "charges" has been used in subparagraph (n) in place of "pilotage dues". Subparagraphs (s) and (v) had been merged by the Informal Working Group. They are, however, kept separate because of the cross-reference made in article 4(1) to article 1(1)(s), as pointed out in the Sessional Group. The word "registered" has been added before "mortgage" and "hypothèque". For discussions on article 1(1), see the report of the Informal Working Group (annex III of the report of the Joint Group) and the report on the work of the Sessional Group (annex II, paragraphs 2-14).

- international convention, or any enactment or agreement, or losses incurred, or likely to be incurred, by third parties;
- (e) costs or expenses relating to the raising, removal, recovery or destruction of the wreck of the ship or its cargo;
 - (f) any agreement relating to the use or hire of the ship, whether contained in a charter party or otherwise;
 - (g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers in the ship, whether contained in a charter party or otherwise;
 - (h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried in the ship;
 - (i) general average;
 - (j) towage;
 - (k) pilotage;
 - (l) goods, materials, provisions, bunkers, equipment (including containers) or services supplied to the ship for its operation or maintenance;
 - (m) building, repairing, converting or equipping of the ship;
 - (n) port, canal, and other waterway dues and charges;
 - (o) wages and other sums due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf;
 - (p) master's disbursements and disbursements made by shippers, demise charterers, other charterers or agents on behalf of the ship or its owners;
 - (q) insurance premiums (including mutual insurance calls) in respect of the ship, payable by or on behalf of the shipowner or demise charterer;

- (r) any commissions, brokerages or agency fees payable in respect of the ship by or on behalf of the shipowner or demise charterer;
- (s) any dispute as to ownership or possession of the ship;
- (t) any dispute between co-owners of the ship as to the employment or earnings of the ship;
- (u) a registered mortgage or a registered "hypothèque" or a registrable charge of the same nature on the ship;
- (v) any dispute arising out of a contract for the sale of the ship.

(2) "Arrest" means any detention or restriction on removal of a ship as a conservatory measure by order of a Court to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgement, arbitral award or other enforceable instrument.³

(3) "Person" means any individual or partnerships or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions.

(4) "Claimant" means any person asserting a maritime claim.

(5) "Court" means any competent judicial authority of a State.

Article 2 - Powers of arrest

(1) A ship may be arrested or released from arrest only by or under the authority of a Court of the Contracting State in which the arrest is made.

(2) A ship may only be arrested in respect of a maritime claim but in respect of no other claim.

³. Article 1(2) was redrafted at the ninth session of the Joint Group. It was, however, felt that in view of its importance, it might need further consideration. See the report of the Joint Group at its ninth session, annex II, paras. 16-22.

[(3) A ship may be arrested even though it is ready to sail or is sailing.]⁴

(4) A ship may be arrested for the purpose of obtaining security notwithstanding that, by virtue of a jurisdiction clause or arbitration clause in any relevant contract, or otherwise, the maritime claim in respect of which the arrest is made is to be adjudicated in a State other than the State where the arrest is made, or is to be arbitrated, or is to be adjudicated subject to the law of another State.

(5) Subject to the provisions of this Convention, the procedure relating to the arrest of a ship or its release shall be governed by the law of the State in which the arrest was made or applied for.

Article 3 - Exercise of right of arrest

(1) Arrest is permissible of any ship in respect of which a maritime claim is asserted if:⁵

- (a) the claim against the owner, demise charterer, manager or operator of the ship is secured by a maritime lien and is within any of the following categories:

⁴. Article 2(3) was placed in brackets at the ninth session of the Joint Group. See the report of the Joint Group at its ninth session, annex II, paras. 32-38.

⁵. Article 3 was subject to extensive discussions within the Joint Group. The text of the article was amended at the ninth session on the basis of the proposal put forward by the delegation of the United States of America and proposals of other delegations. The words "claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the ship" have been included in paragraphs 1(a) and (b); subparagraph (b) dealing with the right of arrest in respect of national maritime liens is placed in brackets. The words "a mortgage, or an 'hypothèque' or registrable charge of the same nature" are used in paragraph 1(c). It was however felt that the use of the term "registrable" in this context should be further considered. Paragraphs 1(e)(ii) and 2(b), dealing with the right of arrest for claims not secured by a maritime lien for which the demise charterer and time charterer were personally liable, are placed in brackets. The concept of claims based on tort is introduced in paragraph 1(a)(v) in the same way as in article 4 of the 1993 MLM Convention. For discussions on article 3, see the report of the Joint Group at its ninth session, annex II, paras. 50-65.

- (i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the ship's complement in respect of their employment on the ship, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf,
 - (ii) loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the ship,
 - (iii) reward for the salvage of the ship,
 - (iv) port, canal, and other waterway dues and pilotage dues,
 - (v) physical loss or damage (based on tort) caused by the operation of the ship other than loss of or damage to cargo, containers and passengers' effects carried on the ship; or
- (b) [the claim against the owner, demise charterer, manager or operator of the ship is secured by a maritime lien, other than those referred to in paragraph (a), recognized under the law of the State where the arrest is requested; or]
- (c) the claim is based upon a mortgage or an "hypothèque" or a registrable charge of the same nature; or
- (d) the claim is related to ownership or possession of the ship; or
- (e) the claim is not covered by (a), (b), (c) or (d) above and if:
- (i) the person who owned the ship at the time when the maritime claim arose is personally liable for the claim and is owner of the ship when the arrest is effected [, or
 - (ii) the demise charterer of the ship is personally liable for the claim and is demise charterer or owner of the ship when the arrest is effected].

(2) ' Arrest is also permissible of any other ship or ships which, when the arrest is effected, is or are owned by the person who is personally liable for the maritime claim and who was, when the claim arose:

- (a) owner of the ship in respect of which the maritime claim arose[; or
- (b) demise charterer, time charterer or voyage charterer of that ship].

This provision does not apply to claims in respect of ownership or possession of a ship.

(3) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this article, the arrest of a ship which is not owned by the person allegedly liable for the claim shall be permissible only if, under the law of the State where the arrest is demanded, a judgement in respect of that claim can be enforced against that ship by judicial or forced sale of that ship.

Article 4 - Release from arrest

(1) A ship which has been arrested shall be released when sufficient security has been furnished in a satisfactory form, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in article 1(1)(s) and (t). In such cases, the court may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

(2) In the absence of agreement between the parties as to the sufficiency and form of the security, the Court shall determine its nature and the amount thereof [, not exceeding the value of the ship].⁶

(3) Any request for the ship to be released upon security being provided shall not be construed as an acknowledgement of liability nor as a waiver of any defence or any right to limit liability.

⁶. Following comments made by some delegations concerning limiting the amount of the security to the value of the ship, the phrase "not exceeding the value of the ship" in paragraphs 2 and 4(b)(ii) is placed in brackets. See the report of the Joint Group at its ninth session, annex II, paras. 68-77.

- (4) (a) If a ship has been arrested in a non-party State and is not released although security has been given in a State Party,⁷ that security shall be ordered released on application to the Court in the State Party [save in exceptional cases where it would be unjust to do so].⁸
- (b) If in a non-party State the ship is released upon satisfactory security being provided, any security given in a State Party shall be ordered released to the extent that the total amount of security given in the two States exceeds:
- (i) the claim for which the ship has been arrested[, or
 - (ii) the value of the ship,
- whichever is the lower].

Such release shall, however, not be ordered unless the security given in the non-party State will actually be available to the claimant and will be freely transferable.

- (5) Where, pursuant to paragraph (1) of this article, security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified, or cancelled.

Article 5 - Right of rearrest and multiple arrest

- (1) Where in any State a ship has already been arrested and released or security in respect of that ship has already been given to secure a maritime

⁷. For the sake of clarity, consideration may be given to inserting the term "in respect of the same claim" after the words "a State Party" in paragraphs 4(a) and (b) of this article.

⁸. In view of the concerns expressed by some delegations concerning the vagueness of the term "unjust" and the limited application of the proviso in this subparagraph, the phrase "save in exceptional cases where it would be unjust to do so" was placed in brackets. See the report of the Joint Group at its 9th session, annex II, paras. 74-76.

claim, that ship shall not thereafter be rearrested or arrested in respect of the same maritime claim unless:

- (a) the nature or amount of the security already obtained in respect of the same claim is inadequate, provided that the aggregate amount of security may not exceed the value of the ship;⁹ or
- (b) the person who has already given the security is not, or is unlikely to be, able to fulfil some or all of his obligations[; or
- (c) the ship arrested or the security previously given was released either:
 - (i) upon the application or with the consent of the claimant acting on reasonable grounds, or
 - (ii) because the claimant could not by taking reasonable steps prevent the release].¹⁰

(2) Any other ship which would otherwise be subject to arrest in respect of the same maritime claim shall not be arrested unless:

- (a) the nature or amount of the security already obtained in respect of the same claim is inadequate; or
- (b) the provisions of paragraph (1) (b) or (c) of this article are applicable.

(3) "Release" for the purpose of this article shall not include any unlawful release or escape from arrest.

⁹. If it is decided not to limit the amount of security to the value of the ship in article 4(2) and 4(b)(ii), for the sake of consistency the necessary drafting amendment should also be made in respect of the proviso of article 5(1)(a).

¹⁰. Paragraph 1(c) of article 5 had been placed in brackets at the seventh session of the Joint Group. For discussions on article 5, see the report of the Joint Group at its ninth session, annex II, paras. 79-83.

Article 6 - Protection of owners and demise charterers of arrested ships

(1) The court may as a condition of the arrest of a ship, or of permitting an arrest already effected to be maintained, impose upon the claimant who seeks to arrest or who has procured the arrest of the ship the obligation to provide security of a kind and for an amount, and upon such terms, as may be determined by that Court for any loss which may be incurred by the defendant as a result of the arrest, and for which the claimant may be found liable, including but not restricted to such loss or damage as may be incurred by that defendant in consequence of:

(a) the arrest having been wrongful [or unjustified];¹¹ or

(b) excessive security having been demanded and obtained.

(2) The Courts of the State in which an arrest has been effected shall have jurisdiction to determine the extent of the liability, if any, of the claimant for loss or damage caused by the arrest of a ship, including but not restricted to such loss or damage as may be caused in consequence of:

(a) the arrest having been wrongful [or unjustified], or

(b) excessive security having been demanded and obtained.

(3) The liability, if any, of the claimant in accordance with paragraph (2) of this article shall be determined by application of the law of the State where the arrest was effected.

(4) If a Court in another State or an arbitral tribunal is to determine the merits of the case in accordance with the provisions of article 7, then proceedings relating to the liability of the claimant in accordance with paragraph (2) of this article may be stayed pending that decision.

¹¹. The word "unjustified" in paragraphs 1(a) and 2(a) has been placed in brackets following a proposal from the delegation of the United Kingdom which was supported by some delegations. See the report of the Joint Group at its ninth session, annex II, paras. 84-87.

(5) Where pursuant to paragraph (1) of this article security has been provided, the person providing such security may at any time apply to the Court to have that security reduced, modified or cancelled.

Article 7 - Jurisdiction on the merits of the case

(1) The Courts of the State in which an arrest has been made or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship shall have jurisdiction to determine the case upon its merits, unless the Parties validly agree or have agreed to submit the dispute to a Court of another State which accepts jurisdiction, or to arbitration.

(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this article, the Courts of the State in which an arrest has been made, or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship, may refuse to exercise that jurisdiction where that refusal is permitted by the law of that State and a Court of another State accepts jurisdiction.

(3) In cases where a Court of the State where an arrest has been made or security given to prevent arrest or obtain the release of the ship:

- (a) does not have jurisdiction to determine the case upon its merits; or
- (b) has refused to exercise jurisdiction in accordance with the provisions of paragraph (2) of this article,

such Court may, and upon request shall, order a period of time within which the claimant shall bring proceedings before a competent Court or arbitral tribunal.

(4) If proceedings are not brought within the period of time ordered in accordance with paragraph (3) of this article then the ship arrested or the security given shall, upon request, be ordered released.

(5) If proceedings are brought within the period of time ordered in accordance with paragraph (3) of this article, or if proceedings before a competent Court or arbitral tribunal in another State are brought in the absence of any such order, then unless such proceedings do not satisfy general requirements in respect of due process of law, any final decision resulting therefrom shall be recognized and given effect with respect to the

arrested ship or to the security given in order to prevent its arrest or obtain its release.

(6) Nothing contained in the provisions of paragraph (5) of this article shall restrict any further effect given to a foreign judgement or arbitral award under the law of the State where the arrest of the ship was made or security given to prevent its arrest or obtain its release.

Article 8 - Application

(1) This Convention shall apply to any seagoing ship within the jurisdiction of any State party, whether or not that ship is flying the flag of a State Party.¹²

(2) The Convention shall not apply to ships owned or operated by a State and used only on Government non-commercial service.

(3) Nothing in this Convention shall be construed as creating a maritime lien.¹³

(4) This Convention does not affect any rights or powers vested in any Government or its departments, or in any public authority, or in any dock or harbour authority, under any international convention or under any domestic law or regulation, to detain or otherwise prevent from sailing any ship within their jurisdiction.

(5) This Convention shall not affect the power of any State or Court to make orders affecting the totality of a debtor's assets.

¹². Article 8(1) was amended at the ninth session of the Joint Group by the inclusion of a requirement that the vessel be subject to the jurisdiction of a State Party. It was also proposed by some delegations that the words "where the order has been made" should be added after the phrase "jurisdiction of any State Party". See the report of the Joint Group at its ninth session, annex II, paras. 93-102.

¹³. It was proposed by one delegation that paragraph (3) of article 8 should either be an independent article or form part of article 3. The decision on the question was postponed to a later stage. See the report of the Joint Group at its ninth session, annex II, para. 105.

(6) Nothing in this Convention shall affect the application of international conventions providing for limitation of liability, or domestic law giving effect thereto, in the State where an arrest is effected.

(7) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the States Parties relating to the arrest of any ship physically within the jurisdiction of the State of its flag procured by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State, or by any other person who has acquired a claim from such person by subrogation, assignment or otherwise.

Article 9 - Reservations

A State may, when signing, ratifying, accepting or acceding to this Convention, reserve the right to refrain from applying the Convention to ships not flying the flag of a State Party.

Part B

DRAFT FINAL CLAUSES

Article A

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature by any State at, from, to and shall thereafter remain open for accession.
2. States may express their consent to be bound by this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with.....

Article B

Entry into force

1. This Convention shall enter into force following the date on which ... States have expressed their consent to be bound by it.
2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect after the date of expression of such consent.

Article C

Denunciation

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of from the date on which this Convention enters into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by deposit of an instrument of denunciation with ...
3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by

Article D

Revision and amendment

1. A conference of States Parties for the purpose of revising or amending this Convention shall be convened by at the request of one-third of the States Parties.

2. Any consent to be bound by this Convention, expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention, shall be deemed to apply to the Convention, as amended.

Article E

National laws

Each State Party shall communicate to the depositary the texts of an legislative and other measures promulgated in order to implement this Convention.

Article F

Depositary

1. This Convention shall be deposited with

1. The depositary shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or accede thereto, and all Members of the Organization, of:

(i) each new signature or deposit of expression of consent to be bound by this Convention together with the date thereof;

(ii) the date of the entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;

(v) the receipt of any texts communicated in accordance with article E;

- (b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

Article G

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT this, one thousand nine hundred and ninety-

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียน

นายเอกพจน์ ธีรวณิชย์ เกิดเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2518 ที่อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2540 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2541 เคยรับราชการในตำแหน่งนิติกร ที่สำนักวิชาการ สำนักงานศาลยุติธรรม ปัจจุบันทำงานอยู่ที่บริษัท บุญสมและมาโนช ทนายความ จำกัด



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย