

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ย้อนหลังไปก่อนปี พ.ศ. 2534 เมื่อเจ้าของเรือที่มีภูมิลำเนาอยู่นอกราชอาณาจักรเข้ามาทำความเสียหายให้แก่เจ้าหนี่ซึ่งเป็นคนไทยในราชอาณาจักรพบว่า มาตรการในการเยียวยาแก้ไขสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนั้นได้แก่ การฟ้องคดีต่อลูกหนี่ซึ่งเป็นเจ้าของเรือต่างชาติเหล่านั้นเพื่อเรียกร้องเอาต่อตัวบุคคลโดยกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (3) ในสมัยนั้นเปิดช่องให้ดำเนินการฟ้องร้องลูกหนี่ในกรณีที่ลูกหนี่นั้นมีภูมิลำเนาอยู่นอกราชอาณาจักรไทยได้ อย่างไรก็ตามบทบัญญัติดังกล่าวนี้ก็มิได้ขยายไปถึงในกรณีที่โจทก์ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่นอกราชอาณาจักรและต้องการเรียกร้องเอาจากจำเลยที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรด้วยแต่ประการใด¹

ในต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มประเทศพวก Common Law นั้นมีแนวคิดในเรื่องการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินโดยตรง (action in rem) เป็นเครื่องมือในการฟ้องร้องดำเนินคดีต่อตัวเรือที่เป็นต้นเหตุแห่งสิทธิเรียกร้อง และเรือลำอื่น ๆ ของลูกหนี่ซึ่งกระบวนการเช่นนี้จะแยกต่างหากจากเจ้าของเรือที่แท้จริงอย่างสิ้นเชิง โดยแนวคิดดังกล่าวนี้ยังไม่เคยมีปรากฏในกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยแต่อย่างใด ดังนั้น หลาย ๆ กรณีจึงพบว่าเกิดปัญหาอันเป็นอุปสรรคต่อเจ้าหนี่ที่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรในการใช้สิทธิเรียกร้องเอากับลูกหนี่ซึ่งเป็นเจ้าของเรือต่างชาติและไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร

ภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งในช่วงนั้นไม่มีมาตรการในการป้องกัน และคุ้มครองสิทธิของเจ้าหนี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพแม้จะมีหลาย

¹ Paiboon Sutuntivorakoon, "Jurisdiction in rem and arrest of vessels in Thailand," *Chulalongkorn Law Review* 3 (1984) : 47.

มาตรการในการคุ้มครองสิทธิของเจ้าหน้าที่อยู่ข้างดังปรากฏอยู่ในมาตรา 254 และมาตรา 264 ก็ตาม แต่บทบัญญัติดังกล่าวนี้จะนำมาใช้บังคับได้ก็แต่เฉพาะในกรณีที่ศาลไทยมีเขตอำนาจเหนือตัวลูกหนี้เท่านั้น ด้วยเหตุนี้เจ้าหน้าที่จึงพยายามหาทางออกด้วยวิธีการต่าง ๆ อาทิเช่น การใช้สิทธิยึดหน่วงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 241 ซึ่งอาจจะใช้ได้ ในบางกรณีเท่านั้น โดยต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของมาตรา 241 ด้วยจึงจะสามารถใช้สิทธิดังกล่าวได้ นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ยังพยายามหาวิธีการที่จะทำให้สิทธิเรียกร้องของตนได้รับการเยียวยา โดยอาศัยกฎหมายอาญาเป็นเครื่องมือ กล่าวคือ ในกรณีเกิดเรือโดนกันในน่านน้ำไทย ซึ่งเป็นความผิดของนายเรือหรือเจ้าของเรือ กรณีนี้เจ้าหน้าที่บางรายก็พยายามนำเอาบทบัญญัติในทางอาญาโดยเฉพาะในมาตรา 358 ว่าด้วยเรื่องการทำให้เสียทรัพย์มาใช้เพื่อบีบบังคับให้ลูกหนี้ยินยอมชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนและริบทรัพย์สินที่ใช้ในการกระทำความผิดมาไว้ก่อนเพื่อหาหนทางประนีประนอมยอมความกันในภายหลัง

ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2534 วงการธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยก็ได้มีกฎหมายพิเศษเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งฉบับ กล่าวคือการที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ผ่านร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 อันเป็นกฎหมายซึ่งมีความสำคัญและจำเป็นอย่างมากในธุรกิจการพาณิชย์นาวี เพราะถือได้ว่าเป็นกลไกที่สร้างความเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือในการได้รับชำระหนี้ หรือชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนได้

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ฉบับนี้เป็นกฎหมายที่มีวิธีการและแนวความคิดที่ค่อนข้างทันสมัย วิถีปฏิบัติ และกระบวนการพิจารณาต่าง ๆ หลายประการแตกต่างไปจากวิถีปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งซึ่งในทางปฏิบัติอาจเกิดความขลุกขลักอยู่ข้างแต่เมื่อพิจารณาถึงหลักการและเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้วพระราชบัญญัติฉบับนี้ถือเป็นบันไดขั้นแรกของการก้าวกระโดดสำหรับกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยในอันที่จะพัฒนาให้ใกล้เคียงกับกฎหมายของนานาประเทศ²

² นพพร โปธิรังษิยากร, “กฎหมายใหม่ที่น่าสนใจ,” อุลพาห 34, (มีนาคม-เมษายน 2530) : 137.

อย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันก็ยังไม่สามารถเอื้อประโยชน์แก่เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือมากนัก³ เหตุผลในเรื่องนี้มีได้เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบัญญัติกฎหมายของผู้ร่างกฎหมายแต่อย่างใด หากแต่สถานการณ์ในขณะที่ร่างกฎหมายนั้น มีความจำเป็นที่จะต้องคุ้มครองสิทธิของเจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยเป็นสำคัญ ดังนั้น จึงอาจจะละเลยสาระสำคัญบางประการที่ปรากฏอยู่ในหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นหลักสากลไปบ้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่อง มูลแห่งสิทธิเรียกร้องในการกักเรือ เจ้าหนี้ผู้ใช้สิทธิในการขอให้กักเรือ เรือที่จะกักได้ รวมไปถึงปัญหาในเรื่องเขตอำนาจศาล

ดังนั้น จึงน่าที่จะได้มีการศึกษากฎหมายกักเรือของไทยกันอย่างลึกซึ้ง ภายใต้อาณัติสถานการณ์ในปัจจุบัน ซึ่งแตกต่างไปจากอดีตในสมัยที่ร่างกฎหมายฉบับนี้ขึ้นมา เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงและพัฒนากฎหมายกักเรือของไทยให้สอดคล้องกับหลักสากลและเอื้อประโยชน์ต่อบุคคลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เป็นการค้นคว้าหาหลักเกณฑ์ซึ่งได้รับการยอมรับในสากลเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ และค้นหาปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการกักเรือของไทย ซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อนำไปสู่การศึกษาถึงแนวทางในการปรับปรุงพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ของไทยในอนาคต

1.3 ขอบเขตและวิธีการศึกษา

เนื่องจากวิทยานิพนธ์เรื่องนี้เป็นงานนำเสนอในเชิงกฎหมายเปรียบเทียบ ดังนั้น การศึกษาวิจัยจึงเป็นการเน้นศึกษาถึงหลักเกณฑ์อันเป็นที่ยอมรับในสากลในเรื่องการกักเรือ

³ เช่น เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาทางทะเล โปรดดู จูฟา สุขมานพ. “การใช้สิทธิเรียกร้องที่มีภูมิลำเนาทางทะเล” วารสารการพาณิชย์นาวี 14 (พฤษภาคม 2538) : 123.

โดยยึดเอาอนุสัญญาว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวของกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวข้องกับการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 เป็นแม่บทในการศึกษา และวิเคราะห์เปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ของไทยในส่วนที่เป็นปัญหาอันเกิดจากการบัญญัติไม่สอดคล้องกับหลักในอนุสัญญา นอกจากนี้ยังได้ศึกษาติดตามถึงการพัฒนาแก้ไขอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้น ซึ่งมีประโยชน์อย่างมากในการนำมาปรับปรุงแก้ไขกฎหมายกักเรือของไทยให้เป็นที่ยอมรับได้ในระบบสากล ยิ่งไปกว่านั้นผู้เขียนยังได้ทำการศึกษาหลักเกณฑ์และวิธีการในการกักเรือของประเทศทาง Common Law และ Civil Law ตลอดจนประเทศที่ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาด้วยว่ามีหลักเกณฑ์อย่างไรในเรื่องนี้ซึ่งทั้งหมดนี้ได้ทำการศึกษาวิจัยโดยค้นคว้าจากบทความ หนังสือ ทั้งภาษาไทย และต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

ในเรื่องการกักเรือนี้ บางครั้งพบว่ารัฐเป็นผู้ดำเนินการกักเรือของเอกชนด้วยเหตุผลบางประการตามกฎหมายปกครองในเรื่องต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามกฎหมายในเรื่องนั้น ๆ โดยอาจจะกักเรือไว้เพื่อให้เจ้าของเรือรับผิดชอบ เช่น ชำระค่าปรับตามบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าว ซึ่งมาตรการดังกล่าวนี้ส่วนใหญ่แล้วมุ่งเพื่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินในการเดินเรือ ตลอดจนการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นสำคัญ มิได้มุ่งหมายต่อการดำเนินคดีทางแพ่งแต่อย่างใด ดังนั้น การกักเรือโดยการกระทำของรัฐเพื่อบังคับการให้เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะดังกล่าวข้างต้นนี้ จึงไม่อยู่ในขอบเขตของการศึกษาของผู้เขียน เพราะเนื้อหาของกระบวนการกักเรือที่ผู้เขียนต้องการนำเสนอในที่นี้มุ่งเน้นไปที่การกักเรือในระหว่างเอกชนด้วยกันในเชิงธุรกิจการพาณิชย์นาวีเป็นสำคัญ

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้เข้าใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการบัญญัติกฎหมายกักเรือของไทย อันมีผลกระทบต่อกิจการพาณิชย์นาวี
2. ทำให้เห็นถึงแนวทางปรับปรุงกฎหมายกักเรือของไทย เพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีให้มากกว่าที่เป็นอยู่

1.5 สมมติฐานของวิทยานิพนธ์

ในปัจจุบันการกักเรือตามกฎหมายไทยบางกรณีไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ