

บทที่ 2

อนุสัญญาบริเตนว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ลงวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952
เปรียบเทียบกับหลักกฎหมายกักเรือของกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี
(Common Law) และระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law)

2.1 อนุสัญญาบริเตนว่าด้วยการกักเรือเดินทะเลเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายกักเรือของ
กลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และระบบกฎหมายลาย
ลักษณ์อักษร (Civil Law) ซึ่งเป็นภาคีอนุสัญญา

2.1.1 ความหมายและความสำคัญของการกักเรือ

คำว่า “กัก” หมายถึง “ไม่ให้ส่งผ่านเขตที่กำหนดไว้” เช่น กักตัว ยึดไว้
ไม่ปล่อยไป¹

ดังนั้น การกักเรือจึงหมายถึงการยึดเรือเอาไว้ไม่ให้เดินทางออกไปยังที่
ต่าง ๆ ได้ อันเป็นประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ในการที่จะสามารถใช้เรือลำที่ถูกกักนั้นเป็นประกัน
ในการชำระหนี้ของตนได้ถ้าหากปรากฏว่าเจ้าของเรือหรือผู้ใช้ประโยชน์จากเรือไม่มีทรัพย์สิน
อื่นใดอีกเลยในประเทศที่เรือเดินทางไปถึง

หรืออาจจะกล่าวได้ว่า การกักเรือนั้นมีไว้เพื่อเป็นการรอให้ข้อพิพาทได้
รับการแก้ไข หรือมีการตัดสินคดีหรือให้ลูกหนี้ในสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับเรือวางหลักประกัน
แทนการกักเรือ อันจะเป็นประกันในการบังคับคดีเพื่อชำระหนี้ให้แก่เจ้าหน้าที่ ซึ่งจะมี
ประโยชน์อย่างยิ่งในกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้ใช้ประโยชน์จากเรือไม่มีทรัพย์สินอื่นใดอีกเลย
ในประเทศที่มีการบังคับคดีหรือใช้สิทธิทางศาลเพื่อให้มีการชำระหนี้

¹ ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525, พิมพ์ครั้งที่
4 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์อักษรเจริญทัศน์, 2525), หน้า 79.

นอกจากนี้การกักเรือยังสามารถใช้เป็นการบังคับให้ลูกหนี้ หรือเจ้าของเรือปรากฏตัวมาต่อผู้คดี เนื่องจากการกักเรือย่อมนำมาซึ่งความเสียหายให้แก่เจ้าของเรือ หรือแก่ลูกหนี้ที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ ลูกหนี้อาจต้องผิควินิจฉัยไม่สามารถนำของไปส่ง หรือไปปรับขนสินค้าที่ได้ทำสัญญากับบุคคลภายนอกไว้ เรือก็จะอยู่เฉย ๆ ในขณะที่มีภาระแก่ลูกหนี้ เช่น ถ้าลูกหนี้ไปกู้ยืมเงินมาซื้อเรือที่ถูกกัก ลูกหนี้ก็ต้องเสียดอกเบี้ยตลอดเวลา แม้ว่าจะไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือ นอกจากนี้ลูกหนี้ยังต้องเสียค่าจ้างให้นายเรือ และลูกเรือ ค่าเสบียงอาหาร เชื้อเพลิง น้ำจืด ฯลฯ และค่าทำจอดเรืออีกด้วย

เมื่อมีความรับผิดชอบหรือมีหนี้เกิดขึ้นกับเรือหรือเจ้าของเรือแล้ว หากเจ้าของเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบชำระหนี้ดังกล่าวแล้วข้อพิพาทก็จะยุติลง แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าเจ้าของเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้องผิควินิจฉัย หรือไม่ยอมชำระหนี้ ฝ่ายเจ้าหนี้หรือผู้ที่เสียหายก็ต้องดำเนินการฟ้องร้องและบังคับชำระหนี้ต่อไป ในกรณีเช่นนี้ถ้าฝ่ายเจ้าของเรือหรือผู้ที่เกี่ยวข้องมีสัญชาติ หรือมีภูมิลำเนา หรือมีทรัพย์สินอันมีค่าเพียงพออยู่ในประเทศเดียวกันกับฝ่ายเจ้าหนี้ หรือผู้ที่เสียหายแล้ว เจ้าหนี้หรือผู้ที่เสียหายก็สามารถฟ้องร้องบังคับชำระหนี้ของตนได้ไม่ยาก แต่ในระบบการค้าทางเรือระหว่างประเทศนั้น เจ้าของเรือมักจะมีสัญชาติที่ต่างไปจากผู้เสียหาย หรืออาจไม่มีทรัพย์สินอื่นใดในประเทศของผู้เสียหาย ฉะนั้น ผู้ที่เสียหายจึงไม่อาจฟ้องร้องหรือบังคับคดีได้เพราะขัดข้องในเรื่องเขตอำนาจศาลของประเทศตนซึ่งอาจไม่ครอบคลุมถึงบางกรณีเหล่านั้น

กฎหมายว่าด้วยการกักเรือจึงเป็นกฎหมายที่ถูกพัฒนาขึ้นมาเพื่อแก้ไขจุดอ่อนในเรื่องเขตอำนาจศาลและเพื่อคุ้มครองผู้เสียหายในประเทศของตนของแต่ละประเทศซึ่งประเทศต่าง ๆ ล้วนเห็นว่ากฎหมายว่าด้วยการกักเรือนี้ถือเป็นกฎหมายที่เหมาะสมและมีประโยชน์ในแง่ของการดำเนินกระบวนการพิจารณาเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ เพราะเรือเป็นสินทรัพย์อย่างเดียวกับที่เข้ามาอยู่ในเขตอำนาจศาลในขณะนั้นและยังเป็นสังหาริมทรัพย์ที่มีราคาสูงเมื่อเทียบกับมูลค่าของหนี้ ฉะนั้น การดำเนินการกักเรือจึงมีน้ำหนักที่จะผลักดันให้เจ้าของเรือต้องปรากฏตัวผู้คดีหากไม่ต้องการถูกเจ้าหนี้บังคับคดีเอาที่เรือของตนหรือบังคับเอาแก่หลัก

ประกันที่ได้มีการวางไว้ต่อศาล นอกจากนี้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นก็มีมูลเหตุมาจากเรือหรือธุรกิจของเรือ การดำเนินการกักเรือจึงเป็นเรื่องที่เหมาะสม²

ความแตกต่างระหว่างการกักเรือกับการยึดเรือ

ความแตกต่างของการกักเรือ กับการยึดเรือ นั้น อยู่ตรงที่ใครเป็นผู้ดำเนินการยึดหรือกัก กล่าวคือ การกักเรือเป็นเรื่องที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องทางทะเล* ต้องการให้ลูกหนี้ชำระหนี้ให้แก่ตน โดยขอพึ่งบารมีศาลให้ช่วยออกหมายกักเรือของลูกหนี้เอาไว้เพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้แก่ตน ซึ่งผลที่สุดแล้วอาจลงเอยด้วยการขายเรือเพื่อนำเงินมาชำระหนี้หรืออาจมีการปล่อยเรือที่ถูกกักก็ได้

ส่วนการยึดเรือ นั้น กระทำโดยเจ้าพนักงานบังคับคดีตามคำสั่งของศาล หรือโดยเจ้าหน้าที่ตามคำพิพากษาซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อขายเรือและนำเงินที่ได้จากการขายเรือดังกล่าวมาชำระหนี้

ความแตกต่างระหว่างการกักเรือกับสิทธิยึดหน่วง

สิทธิยึดหน่วง (right of retention) ตามมาตรา 241 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติว่า

“ผู้ใดเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่นและมีหนี้อันเป็นคุณประโยชน์แก่ตนเกี่ยวกับทรัพย์สินซึ่งครองนั้น ไซ้รู้ท่านว่าผู้นั้นจะยึดหน่วงทรัพย์สินนั้นไว้จนกว่าจะได้รับชำระหนี้ก็ได้ แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับเมื่อหนี้นั้นยังไม่ถึงกำหนด”

² ประเสริฐศิริ สุชะวณิชกุล, “กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ,” วารสารนิติศาสตร์, 17 (2530) : 76.

* ผู้มีสิทธิเรียกร้องทางทะเลดังกล่าว หมายถึง ผู้มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ ซึ่งอาจไม่ใช่เจ้าหน้าที่ตามคำพิพากษา

ส่วนสิทธิยึดหน่วงตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.
2534 มาตรา 15 ก็มีบัญญัติไว้เช่นกัน โดยบัญญัติว่า

“ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวาง และ
อุปกรณ์แห่งค่าระวางหรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้จัดให้มีประกันตามสมควร”

ซึ่งเราจะเห็นข้อแตกต่างกันระหว่างการกักเรือกับการใช้สิทธิยึดหน่วง
โดยทั่ว ๆ ไปว่า การกักเรือนั้นเป็นการที่เอกชนเกิดข้อพิพาทกันขึ้นในมูลแห่งสิทธิเรียกร้อง
ทางทะเลและขอให้อำนาจศาลเข้ามาช่วยเหลือในอันที่จะได้เรือมาเป็นหลักประกันในการ
ชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ ในขณะที่การใช้สิทธิยึดหน่วงเป็นเรื่องของเจ้าหนี้ที่มีการครอบครอง
ทรัพย์สินของผู้อื่นอยู่ก่อนแล้ว และมีหนี้อันเป็นคุณสมบัติพิเศษแก่ตนเกี่ยวกับทรัพย์สินซึ่ง
ครอบงำนั้นจึงใช้สิทธิยึดหน่วงได้โดยไม่ต้องส่งมอบทรัพย์สินนั้นคืนแก่เจ้าของ ข้อแตกต่างอีก
ประการหนึ่งก็คือกระบวนการในการปล่อยเรือนั้นจะต้องทำโดยผ่านการขออนุญาตจากศาล
ก่อน โดยอาจจะเป็นกรณีการขอลปล่อยเรือโดยการยื่นหลักประกันการปล่อยเรือในลักษณะที่
ไม่ได้ยอมรับผิดหรือชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ก็ได้ ในขณะที่การปล่อยทรัพย์สินจากการถูกยึด
หน่วงนั้นสามารถทำได้โดยการที่ลูกหนี้ยอมรับชำระหนี้ให้แก่ผู้ทรงสิทธิยึดหน่วง

เรือเดินทะเลอาจถูกกักหรือหน่วงเหนี่ยวไว้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นซึ่งไม่ใช่
เพื่อบำเหน็จค้ำประกันก็ได้ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอัน
เดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลทางอาญาในเรื่องเรือโดนกัน และที่
เกี่ยวกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ในการเดินเรือลงนาม ณ กรุงบรัสเซล วันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ.
1952 กำหนดว่าในกรณีที่มีการโดนกันของเรือมีอุบัติเหตุอื่นใดของการเดินเรือเกี่ยวกับเรือ
ซึ่งพัวพันถึงความรับผิดชอบทางอาญาและทางวินัยของนายเรือหรือบุคคลอื่นใดในประจำการ
ของเรือ การจับกุมหรือกักกันเรือแม้ในฐานะเป็นมาตรการในการสอบสวนโดยเจ้าหน้าที่อื่น
ใดนอกเหนือไปจากเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เรือนั้นชักธงจะทำไม่ได้

กฎเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นก็ได้ถูกนำไปบรรจุไว้ในมาตรา 11 ของอนุสัญญากรุงเจนีวาเกี่ยวกับทะเลหลวง ลงวันที่ 29 เมษายน ค.ศ. 1958 ด้วยโดยมีเนื้อหาสาระเหมือนกันทุกประการ

นอกจากนั้น ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (The United Nations Convention on the law of the sea) ข้อ 97 ก็ได้กำหนดถึงเรื่องเขตอำนาจในการดำเนินคดีอาญากับเรือและนายเรือไว้ว่า

เขตอำนาจทางอาญาในเรื่องของการ โคนกันหรืออุบัติเหตุอื่นใดของการเดินเรือ

1. ในกรณีที่มีการ โคนกันหรืออุบัติเหตุอื่นใดของการเดินเรือเกี่ยวกับเรือในทะเลหลวงซึ่งพัวพันถึงความรับผิดชอบทางอาญาหรือทางวินัยของนายเรือหรือของบุคคลอื่นใดที่ประจำการในเรือ การดำเนินคดีทางอาญาหรือวินัยกับบุคคลเช่นว่านั้นมีอาจกระทำได้ ยกเว้นจะกระทำโดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายตุลาการ หรือฝ่ายปกครองของรัฐเจ้าของธงหรือของรัฐซึ่งบุคคลเช่นว่าเป็นคนชาติ

2. ในเรื่องทางวินัยในรัฐซึ่งออกใบรับรองสำหรับนายเรือ หรือใบรับรองความสามารถ หรือใบอนุญาตมีอำนาจแต่เพียงผู้เดียวที่จะสั่งเพิกถอนใบรับรองเช่นว่านั้น หลังจากได้ดำเนินกระบวนการทางกฎหมายโดยชอบแล้ว แม้ว่าผู้ถือจะมีใช้คนชาติของรัฐซึ่งออกใบรับรองให้ก็ตาม

3. การจับกุมหรือกักกันเรือแม้ในฐานะเป็นมาตรการในการสอบสวนจะสั่งให้กระทำโดยเจ้าหน้าที่ใด นอกเหนือไปจากเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงมิได้

ในหัวข้อถัดจากนี้ไปจนกระทั่งจบหัวข้อ 2.1 ผู้เขียนจะขอยกเอาหลักกฎหมายกักเรือของประเทศในกลุ่ม Common Law และประเทศในกลุ่ม Civil Law ซึ่งเป็นภาคีของอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ลงวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952

มาศึกษาและเปรียบเทียบพร้อม ๆ ไปกับการศึกษาหลักเกณฑ์การกักเรือตามที่ปรากฏในอนุสัญญาฉบับดังกล่าวซึ่งถือเป็นหลักสากลในเรื่องนี้ โดยในส่วนของกลุ่มประเทศ Common Law ผู้เขียนจะขอนำหลักกฎหมายกักเรือของประเทศอังกฤษมาเป็นตัวแทนของกลุ่มในการศึกษาและวิเคราะห์เพียงประเทศเดียว ทั้งนี้ เพราะแนวคิดและหลักเกณฑ์ในเรื่องกฎหมายกักเรือตลอดจนกฎหมายพาณิชย์ของประเทศอังกฤษนั้นมีลักษณะเฉพาะที่โดดเด่นและมีปรัชญาพื้นฐานทางความคิดที่เป็นแบบอย่างให้หลาย ๆ ประเทศนำไปปรับใช้ได้หลาย ๆ เรื่อง และในส่วนของประเทศในกลุ่ม Civil Law นั้นประเทศฝรั่งเศสเป็นประเทศที่ผู้เขียนเลือกมาเป็นตัวแทนในการศึกษาวิเคราะห์

ความหมายและที่มาของการกักเรือตามอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล

ตามอนุสัญญากรุงบริสเซลส์ ค.ศ. 1952 ข้อ 1 (2) ได้ให้นิยามว่า การกักเรือหมายถึงการยึดหน่วงเรือไว้โดยวิธีการทางกฎหมายเพื่อเป็นประกันต่อสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ (Maritime Claim) แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงการยึดเรือเพื่อการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาล

ในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันว่า วัตถุประสงค์โดยทั่วไปของการกักเรือนั้นก็เพื่อเป็นการสร้างหลักประกันให้แก่เจ้าหนี้หรือผู้ที่เสียหายที่จะมีโอกาสได้รับชำระหนี้ตามสิทธิของตนจากเจ้าของเรือด้วยการกักเรือเพื่อบังคับให้เจ้าของเรือต้องปรากฏตัวต่อผู้คดีในเขตอำนาจศาลนั้น หรือมิฉะนั้นก็ต้องวางประกันเพื่อให้มีการปล่อยเรือซึ่งเจ้าหนี้ก็สามารถที่จะรับชำระหนี้เอาจากหลักประกันนั้นได้ในภายหลังเมื่อตนชนะคดี

อย่างไรก็ตามในอดีตที่ผ่านมา ณ วัตถุประสงค์ การดำเนินการ ตลอดจนรายละเอียดของการกักเรือในแต่ละประเทศจะผิดแผกแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ สืบเนื่องมาจากภูมิหลังและระบบกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ตัวอย่างเช่น ประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) จะดำเนินคดีต่อตัวเรือ (Action in rem) โดยตรง การกักเรือเป็นมาตรการช่วยเหลือให้การดำเนินคดีต่อตัวเรือบรรลุวัตถุประสงค์กล่าวคือการฟ้องร้องดำเนินคดีต่อจำเลยที่เป็นตัวทรัพย์สินนั้นจะต้องปรากฏว่าเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องประเภทต่าง ๆ ตามที่ปรากฏใน Supreme Court Act 1981 และใน

ขณะเดียวกันตัวทรัพย์สินที่จะต้องกลายเป็นจำเลยนั้นต้องอยู่ในเขตอำนาจของศาลอังกฤษด้วย ในขณะที่ประเทศซึ่งใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) จะดำเนินคดีกับตัวบุคคล (Action in personam) การกักเรือจึงเป็นวิธีการที่จะก่อให้เกิดหลักประกันในการบังคับตามสิทธิเรียกร้องต่อไป ซึ่งความแตกต่างเหล่านี้ก่อให้เกิดความสับสนและความไม่สะดวกในการกักเรือที่ทำการค้าขายระหว่างประเทศ ฉะนั้น ในเวลาต่อมาจึงได้เริ่มมีแนวความคิดที่จะวางกฎเกณฑ์ในเรื่องการกักเรือนี้ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับทุก ๆ ประเทศที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานที่เป็นแกนนำในเรื่องนี้คือ CMI (Comite Maritime International) ซึ่งได้เสนอร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับการกักเรือเดินทะเลให้ประเทศต่าง ๆ พิจารณาอนุสัญญานับนี้ได้รับการยอมรับโดยที่ประชุมทางการทูต ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952 และถือได้ว่าเป็นแม่แบบของหลักเกณฑ์ทางกฎหมายในเรื่องการกักเรือซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปทั่วโลก

ความแตกต่างของการกักเรือในระหว่างประเทศ Civil Law และประเทศ Common Law³

การกักเรือในประเทศ Civil Law นั้นถือเป็นกระบวนการเยียวยา สิทธิเรียกร้องใด ๆ โดยการบังคับเอา กับ ทรัพย์สินใด ๆ ของลูกหนี้ไม่ว่าอสังหาริมทรัพย์ หรือ สสังหาริมทรัพย์ รวมทั้ง เรือ ด้วย นอกจากนี้ ในประเทศ Civil Law การกักเรือถือเป็นวิธีการ Conservative measure ซึ่งท้ายที่สุดของกระบวนการ ก็คือ การบังคับให้ขายเรือเพื่อชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้น

สำหรับในประเทศ Common Law โดยเฉพาะประเทศอังกฤษ การกักเรือ คือ วิธีการที่ศาลพาณิชย์นาวี (Admiralty Court) ใช้เป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in rem) โดยการกักเรือในที่นี้ถือเป็นมาตรการในการเก็บเรือไว้ให้ศาลดำเนินกระบวนการพิจารณาแบบ in rem ต่อไปได้นั่นเอง นอกจากนี้ในระบบกฎหมายอังกฤษเจ้าหน้าที่จะ

³ United Nations, Report on the regional seminar on maritime legislation 8-11 January 1990 (Bangkok : ESCAP, 1990), p. 48.

กักเรือได้เฉพาะมูลเหตุเกิดจากสิทธิเรียกร้องบางประเภท (Maritime Claim) ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจของศาล Admiralty เท่านั้น

หลักกฎหมายกักเรือของประเทศอังกฤษ

ก. ความทั่วไป

การกักเรือตามบังคับของกฎหมายอังกฤษนั้นอาจถือได้ว่าเป็นต้นแบบของกฎหมายกักเรือของกลุ่มประเทศที่ประกอบอุตสาหกรรมการเดินเรือเลยก็ว่าได้เพราะประเทศต่าง ๆ ที่ประกอบอุตสาหกรรมการเดินเรือล้วนแล้วแต่ได้มีการนำเอาหลักกฎหมายกักเรือของอังกฤษไปศึกษาและพัฒนาตามขนบธรรมเนียมประเพณีทางการค้าของประเทศเหล่านั้นและตราเป็นกฎหมายภายในของตนแทบทั้งสิ้น

ประเทศอังกฤษนั้นมีกฎหมายพาณิชย์นาวีเป็นสาขาหนึ่งของกฎหมายประเพณีดั้งเดิมซึ่งใช้บังคับมาหลายชั่วอายุคนแล้ว โดยมีกฎหมายกักเรือเป็นสาขาหนึ่งของกฎหมายพาณิชย์นาวีดังกล่าวและได้มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา เนื้อหาโดยทั่ว ๆ ไปไม่ว่าจะเป็นเรื่องสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวอันจะขอให้ศาลสั่งกักเรือได้นั้น ส่วนหนึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานของกฎหมายทะเลทั่วไป (General Maritime Law) และอีกส่วนหนึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานแห่งสิทธิในการนำคดีขึ้นสู่ศาล⁴

ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1840-1861 ตามกฎหมายพาณิชย์นาวีของอังกฤษอาจถือได้ว่าสิทธิเรียกร้องในการกักเรือได้ถือกำเนิดขึ้น กล่าวคือ มีเจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องได้ร้องขอต่อศาลพาณิชย์นาวีให้กักเรือลำหนึ่งเพราะว่าตนไม่ได้รับชำระค่าวัสดุที่จำเป็นที่จะต้องส่งมอบให้แก่เรือ และนอกจากนั้นยังได้มีการร้องขอต่อศาลเพื่อให้ทำการกักเรือลำหนึ่งโดยมีสาเหตุมาจากการไม่ได้รับชดใช้ค่าบริการซึ่งเจ้าหน้าที่ได้ทำการลากจูงเรือให้

⁴ ไมตรี ตันติวุฒานนท์, การกักเรือตามบังคับของกฎหมายอังกฤษ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536), หน้า 9.

ในปี ค.ศ. 1873-1875 ประเทศอังกฤษได้ตรากฎหมายฉบับหนึ่งขึ้นเพื่อให้สิทธิแก่เจ้าหนี้หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือให้สามารถฟ้องร้องตัวเรือเป็นจำเลยได้ (in rem) โดยกฎหมายฉบับนั้นเรียกว่า “Supreme Court of Judicature Act”

ต่อมากฎหมายฉบับนี้ก็ได้ออกยกเลิกไปโดยมีการตรากฎหมายอีกฉบับหนึ่งขึ้นใช้บังคับแทนเรียกว่า “Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act, 1925”

และในปี ค.ศ. 1956 ประเทศอังกฤษก็ได้ตรากฎหมายใหม่ซึ่งมีชื่อว่า “Administration of Justice Act 1956” ขึ้นใช้บังคับแทนกฎหมายเก่า ๆ และใช้กฎหมายฉบับนี้บังคับมาจนกระทั่งมีการประกาศใช้ The Supreme Court Act ในปี 1981 ซึ่งเราจะเห็นได้ว่าบรรดากฎหมายที่ประเทศอังกฤษได้ตราขึ้นใช้บังคับทั้งหมดนั้นล้วนแล้วแต่ได้มีการบัญญัติถึงหลักการเรื่องสิทธิและหน้าที่เกี่ยวกับเรือมาแล้วทั้งสิ้นซึ่งหากนับถึงปัจจุบันก็จะพบว่า เป็นวิวัฒนาการทางกฎหมายที่ค่อนข้างยาวนานพอสมควร

กฎหมายปี 1956 นี้เป็นความพยายามของประเทศอังกฤษที่จะยอมรับเอาหลักการของอนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือปี 1952 มาบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายในของตน กฎหมายการกักเรือจำนวนมากมีพื้นฐานมาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับดังกล่าว⁵

ในทางกลับกันก็อาจกล่าวได้ว่าในอนุสัญญากักเรือปี 1952 นั้นมีแนวความคิดและเนื้อหาส่วนใหญ่มาจากกฎหมายกักเรือของอังกฤษด้วยเหมือนกัน ทั้งนี้ ก็เพราะวิวัฒนาการของกฎหมายอังกฤษนั้นยาวนานมากจนกระทั่งเป็นที่ยอมรับกันอย่างแพร่หลายนั่นเอง

⁵ Christopher Hill, *Maritime Law*, 3rd. ed. (London : Lloyd's of London Press, 1989), p.92.

อย่างไรก็ดี จากหลักฐานเอกสารบางชิ้นซึ่งได้จากที่ประชุมระหว่างประเทศ เพื่อพิจารณาอนุสัญญาดังกล่าวบ่งชี้ว่า ผู้แทนของประเทศที่เข้าร่วมประชุมในครั้งนั้นไม่ค่อยจะเห็นด้วยเท่าไรนักกับการนำหลักการของกฎหมายกักเรือของอังกฤษมาบัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับดังกล่าว⁶

เมื่อสงครามโลกครั้งที่สองได้สิ้นสุดลง อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือเดินทะเลปี 1952 ก็ได้มีการพัฒนาขึ้นไปเป็นอย่างมาก หลักกฎหมายกักเรือของอังกฤษที่ได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศได้ก่อให้เกิดความขัดแย้งและสิ้นสุดลงด้วยการปรับข้อเท็จจริงให้เข้ากับหลักกฎหมายและการตีความในอนุสัญญาเมื่อมีการนำคดีขึ้นสู่ศาลในแต่ละคดี ดังนั้น ในปี ค.ศ. 1981 ประเทศอังกฤษจึงได้ตรากฎหมายขึ้นอีกฉบับ คือ “Supreme Court Act of 1981” ซึ่งมีผลแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายกักเรือที่มีอยู่เดิมโดยกฎหมายฉบับนี้บัญญัติถึงเรื่องเขตอำนาจศาลในส่วนของศาลพาณิชย์นาวีโดยให้มีเขตอำนาจในการที่จะพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ (Maritime Claim) รวมทั้งบัญญัติถึงนิยามของ “Maritime Claim” ด้วยว่าหมายถึงสิทธิเรียกร้องชนิดใดบ้าง

ข. กฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือ

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศในระบบกฎหมายแบบ Common Law มาเป็นเวลานานแล้ว แต่กฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องการกักเรือในปัจจุบันมีเฉพาะกฎหมายที่เป็นบทบัญญัติโดยตรงซึ่งได้แก่ Supreme Court Act of 1981 เท่านั้น ส่วนกฎหมายที่มาจากคำพิพากษาของศาลนั้น ไม่มีปรากฏแต่อย่างใด เพียงแต่มีหลักกฎหมายบางเรื่องที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกฎหมายกักเรือซึ่งผู้เขียนจะได้นำมาศึกษาเปรียบเทียบไว้ในหัวข้อนี้ด้วย

กฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือตาม The Supreme Court Act 1981

⁶ ไมตรี ตันติวุฒานนท์, “การกักเรือตามบังคับของกฎหมายอังกฤษ,” หน้า 10.

สำหรับประเทศอังกฤษ ตาม The Supreme Court Act 1981 ได้กำหนดวิธีการบังคับใช้สิทธิเรียกร้องอยู่ 2 วิธีการด้วยกัน โดยอาจจะเลือกกระทำโดยวิธีใดวิธีหนึ่งซึ่งได้แก่

1. โดยการฟ้องคดีต่อทรัพย์สิน (Action in Rem)
2. โดยการฟ้องคดีต่อบุคคล (Action in Personam)

1. การฟ้องคดีต่อทรัพย์สิน (Action in Rem)

การฟ้องคดีต่อทรัพย์สิน คือ รูปแบบของการดำเนินคดีต่อทรัพย์สิน หมายถึง ศาลและบรรดาคำวินิจฉัย คำสั่ง ของศาลจะมีผลต่อทรัพย์สินโดยตรง ไม่เกี่ยวข้องไปถึงเจ้าของทรัพย์สิน เจ้าของทรัพย์สินอาจจะไม่มาได้แย้งสิทธิของตนที่มีต่อทรัพย์สินดังกล่าวต่อศาลก็ได้ คำพิพากษาพิพากษาของศาลย่อมไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบและผูกพันให้เจ้าของทรัพย์สินต้องรับผิดชอบแม้ว่ามูลค่าทรัพย์สินที่ถูกดำเนินคดีจะไม่เพียงพอชำระหนี้ก็ตาม อาจกล่าวได้ว่า จำเลยที่แพ้คดีในคดี Action in Rem คือ ทรัพย์สินนั่นเอง อย่างไรก็ตามวัตถุประสงค์หลักของการฟ้องคดีต่อทรัพย์สิน (Action in Rem) นั้น คือเพื่อบังคับให้เจ้าของทรัพย์สินมาปรากฏตัวต่อผู้คดีในศาลหรือวางหลักประกันทดแทนทรัพย์สินนั้น ซึ่งโจทก์ก็จะสามารถดำเนินคดีตามสิทธิเรียกร้องนั้นเหนือกองทรัพย์สินทั้งหมดของเจ้าของทรัพย์สินหรือเหนือหลักประกันทดแทนการฟ้องคดีต่อทรัพย์สิน (Action in Rem) จึงเป็นกระบวนการทางศาลที่ใช้สำหรับพิจารณาพิพากษาที่ทรงประสิทธิภาพรูปแบบหนึ่งที่ใช้กับเรือ โดยจะมีการฟ้องดำเนินคดีต่อทรัพย์สิน (Action in Rem) ก่อนจะมีการกักเรือไว้เพื่อให้เรืออยู่ในเขตอำนาจศาล อันจะทำให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีต่อไปได้ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการฟ้องคดีต่อทรัพย์สิน (Action in Rem) ของประเทศอังกฤษ คือ The Supreme Court Act 1981 กฎหมายดังกล่าวได้ให้อำนาจศาลที่จะดำเนินคดี Action in Rem กับเรือที่เป็นต้นเหตุข้อพิพาทหรือเรือลำอื่น ๆ ที่เป็นเจ้าของเดียวกับเรือลำที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง (Sister Ship) กล่าวคือ ศาลมีอำนาจดำเนินคดี Action in Rem กับ Sister Ship ได้โดยมีเงื่อนไขว่า ณ เวลาที่มูลคดีเกิดขึ้น บุคคลผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบหากมีการฟ้องคดีต่อบุคคล (Action in Personam) ได้แก่เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือผู้ควบคุมเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับเรือลำที่พิพาท และ ณ เวลาที่มีการฟ้องคดีต่อศาล เรือ Sister Ship นั้นต้องเป็นของเจ้าของคนเดียวกันกับบุคคล

ซึ่งต้องรับผิดชอบหากมีการฟ้องคดีต่อบุคคลนั้น องค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ศาลสามารถพิจารณาพิพากษาคดีที่ฟ้องตัวเรือได้ คือ เรือดังกล่าวแล่นเข้ามาอยู่ภายในน่านน้ำซึ่งอยู่ภายในเขตอำนาจของศาลที่สามารถสั่งกักเรือดังกล่าวและทำการพิจารณาคดีในลักษณะ Action in Rem ได้ เมื่อใดก็ตามที่เจ้าของเรือที่ถูกกักหลังจากมี Action in Rem ได้เข้ามาปรากฏตัวในคดีเพื่อโต้แย้งสิทธิของตนในเรือดังกล่าวต่อศาล คดี Action in Rem ก็จะมีบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้องเป็นคู่ความด้วย และจึงมีผลให้เกิด Action in Personam ควบคู่กันไปกับ Action in Rem ซึ่งการคงอยู่ภายในอำนาจศาลของเรือจะหมดความสำคัญ กระบวนพิจารณาทางกฎหมายย่อมสามารถดำเนินไปได้ แม้ว่าหลังจากนั้นเรือจะอยู่นอกเขตอำนาจศาลก็ตาม

การดำเนินคดีต่อตัวเรือนั้น สามารถดำเนินไปได้แม้จะไม่ปรากฏตัวเจ้าของเรือเข้ามาในคดี และถ้าหากผู้เป็นเจ้าของเรือได้พิเคราะห์ถึงความรับผิดชอบของตนแล้วเห็นว่ามูลค่ามากกว่ามูลค่าเรือ ก็อาจปล่อยให้ศาลพิจารณาคำเนนคดีถึงที่สุดต่อตัวเรือไปโดยตนไม่เข้าไปในคดีโต้แย้งสิทธิ เพราะการดำเนินคดีต่อตัวเรือนี้เมื่อถึงที่สุดแล้วจะไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบแก่บุคคล แต่จะเป็นความผิดของตัวเรือโดยลำพัง ถ้าหากผู้เป็นเจ้าของเรือเข้ามาโต้แย้งสิทธิในคดี Action in Rem แล้ว ผลจะเท่ากับเจ้าของเรื่อนำทรัพย์สินทั้งหมดของตนเข้ามาอยู่ภายใต้บังคับการชำระหนี้ เสมือนว่าเจ้าหนี้เรียกร้องดำเนินคดีแบบ Action in Personam ตั้งแต่แรก เจ้าของเรือดังกล่าวก็ต้องรับผิดชอบเต็มจำนวนแม้จะเกินมูลค่าราคาของเรือที่ถูกดำเนินคดีในตอนต้นแล้วก็ตาม ผลจะไม่แตกต่างจากการดำเนินคดีต่อบุคคล (Action in Personam) ความรับผิดชอบของบุคคลดังกล่าวจะครอบคลุมไม่เฉพาะตัวเรือซึ่งถูกดำเนินคดีไปในลักษณะ Action in Rem ในตอนต้น แต่จะครอบคลุมไปถึงบรรดาสินค้าและทรัพย์สินอื่น ๆ ของบุคคลดังกล่าวที่อยู่ในเขตอำนาจศาล ในขณะที่ความรับผิดชอบดำเนินคดีต่อตัวเรือโดยลำพังนั้น จะจำกัดอยู่เฉพาะตัวเรือซึ่งถูกกักไว้เพื่อดำเนินคดีเท่านั้น

2. การฟ้องคดีต่อบุคคล (Action in Personam)

สำหรับประเทศอังกฤษ การฟ้องคดีต่อบุคคลเป็นการฟ้องบังคับตามสิทธิเรียกร้องออกจากตัวบุคคลโดยการฟ้องคดีต่อบุคคลเป็นวิธีการบังคับสิทธิเรียกร้อง โดยการกล่าวหาว่าจำเลยได้กระทำหรือละเว้นการกระทำใด อันก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องไม่ว่าจะ

โดยผลของกฎหมาย สัญญา หรือการทำละเมิดก็ตาม กล่าวคือ บุคคลผู้เป็นจำเลยได้ก่อให้เกิดผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ เกิดความเสียหาย หรือสูญเสีย อันก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องแก่ผู้ได้รับความเสียหาย เป็นต้น

การฟ้องคดีต่อตัวบุคคลแตกต่างจากการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์ ดังนี้⁷

กรณีการฟ้องคดี in rem คดีในลักษณะนี้ จะเป็นคดีที่มีเอกเทศและไม่มีบุคคลเข้ามาเกี่ยวข้องกับคดี บุคคลไม่ว่าฝ่ายใดจะไม่ถูกนำเข้ามาในคดีด้วย คดีที่ฟ้องร้องต่อ “ตัวเรือ” ไม่ได้เป็นการฟ้องคดีต่อตัวบุคคลที่เป็นเจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้เสียในตัวเรือในคดี การบังคับคดีก็ต้องบังคับต่อตัวเรือ มิใช่บังคับเอาจากเจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนั้นกระบวนการพิจารณาในชั้นศาลในคดี in rem ก็จะเป็นการดำเนินการพิจารณากับเรือ มิใช่กับเจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของเรือ และการดำเนินการพิจารณาจะดำเนินการลับหลังเจ้าของเรือ หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับเรือได้โดยชอบ ส่วนการส่งหมายในคดี in rem ก็ต้องส่งกับตัวเรือมิใช่ส่งกับเจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของเรือ คดี in rem ก็จะมาสิ้นสุดด้วยคำพิพากษา in rem สามารถบังคับคดีได้ทั่วสหราชอาณาจักร แต่อย่างไรก็ตาม หากฝ่ายเจ้าของเรือเห็นสมควรเพื่อป้องกันทรัพย์สินของฝ่ายตนก็ชอบที่จะสอดเข้าร่วมในคดี in rem ได้ แต่การเข้าร่วมเป็นคู่ความในคดีฝ่ายเจ้าของเรือมิได้เข้าไปเป็นคู่ความในคดี in rem เพราะผู้เป็นคู่ความในคดีคือเรือมิใช่เจ้าของเรือ

ในการฟ้องคดี in rem ในศาลพาณิชย์นาวีเมื่อคดีถึงที่สุดกรณีจึงเป็นไปไม่ได้ที่จะมีคำพิพากษาวินิจฉัยชี้ขาดให้มีการชดใช้สินไหมทดแทนตามคำขอท้ายฟ้อง เพราะในการฟ้องคดี in rem ต้องมีสืบพยานบุคคลและพยานเอกสาร และกรณีก็จะไปไม่ได้อีกด้วยว่า จำเลยแม้จะเป็นทรัพย์ คือ เรือมิใช่บุคคลธรรมดาจะทำการต่อสู้คดี แก่ฟ้อง ด้วยการนำพยานบุคคลและพยานเอกสาร เข้านำสืบแก้ฟ้อง เพราะตามกฎหมายอังกฤษอนุญาตให้จำเลยต่อสู้ได้อย่างเต็มที่ โดยศาลจะไม่ดำเนินการพิจารณาโดยไม่มีฝ่ายจำเลยเข้าต่อสู้คดี ตามกฎหมายประเพณีของประเทศอังกฤษเมื่อใดก็ตามจำเลยได้ไปปรากฏตัวที่ศาลที่

⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 31.

กำลังพิจารณาคดีและได้ยื่นคำขอเข้าร่วมเป็นจำเลยในคดีด้วย นับจากนั้นเป็นต้นไป จำเลยที่เป็นบุคคลธรรมดาและตัวเรือก็จะตกเป็นจำเลยทั้งในคดี in rem และคดี in personam ไปพร้อมกัน โดยที่การฟ้องคดี in rem และการฟ้องคดี in personam แตกต่างกันในกระบวนการพิจารณาบทบังคับเกี่ยวกับวิธีพิจารณาความก่อนข้างเข้มงวดที่ใช้บังคับคดี in rem จะนำมาใช้บังคับคดี in personam ไม่ได้ และต้องไม่เข้าใจสับสนระหว่างการกักยึดเรือที่ศาลได้สั่งตามคดี in personam ที่ศาลได้สั่งกักยึดเรือลำใดลำหนึ่งของจำเลย และในคดี in rem ศาลก็อาจจะสั่งกักเรือลำดังกล่าวด้วย เพราะว่าตามกฎหมายอังกฤษ การกักยึดเรือในคดี in personam จะไม่เป็นการขัดขวางต่อการกักเรือในคดี in rem แต่อย่างใด

สิทธิ in rem ตามกฎหมายอังกฤษ มีสาระสำคัญประการหนึ่งที่จะต้องได้ศึกษาและรับรู้ว่า ผู้ทรงสิทธิ in rem ชอบที่จะเลือกใช้สิทธิลักษณะนี้ได้ และสิทธิลักษณะนี้มีใช้ เป็นสิทธิที่เกิดขึ้นจากสิทธิส่วนบุคคลและได้ถูกนำไปใช้อย่างแพร่หลายของผู้มีสิทธิเรียกร้องทางทะเลเพราะมีความสะดวก และได้ผลทางปฏิบัติมากกว่าการใช้สิทธิของบุคคลธรรมดา เช่น ศาลจะไม่ยินยอมออกหมายเรียกและส่งหมายให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งที่อยู่นอกเขตอำนาจศาลแต่ในกรณีที่ศาลได้ออกกฎหมาย in rem แล้วรองจนกว่าทรัพย์สินในคดีหรือเรือที่ก่อให้เกิดสิทธิดังกล่าวหรือเรือลำอื่นที่เจ้าของเรือหรือจำเลยมีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามาในเขตอำนาจศาล ก็จะทำให้การส่งหมาย in rem นั้นให้แก่เรือเรือที่ได้รับหมาย in rem ก็จะถูศาลสั่งกักเรือ เจ้าของเรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือตัวแทนก็จะมาปรากฏตัวต่อศาล และเพื่อขจัดความเสียหายจากกรณีที่เรือถูกศาลสั่งกักเรือไว้ บุคคลดังกล่าวก็จะยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ศาลสั่งปล่อยเรือ ด้วยการวางหลักประกันต่อศาลตามที่ศาลเห็นสมควรหรือตามที่กฎหมายกำหนด และการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีก็จะได้ดำเนินการต่อไปตามที่กฎหมายบัญญัติ แต่ก็มีใคร่ขอตั้งข้อสังเกต เพื่อการศึกษาว่าหมาย in rem ไม่อาจส่งหมายนอกเขตอำนาจศาลที่ออกหมายได้

กฎหมายที่มาจากคำพิพากษาของศาลซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับกฎหมายกักเรือ

กฎหมายดังกล่าวนี้ปรากฏอยู่ในคดี “Mareva” Compania Naviera S.A. V. Interational Bulk Carrier Ltd. (The “Mareva”) อันที่จริงแล้วคำสั่ง Mareva นี้เป็นคำสั่งห้าม

การเคลื่อนย้ายทรัพย์สินซึ่งจะมีคำสั่งนี้ได้ต้องมีการฟ้องคดี “Action in Personam” ก่อน ดังนั้น คำสั่งนี้จึงกว้างกว่าคำสั่งกักเรือโดยหากจะเปรียบเทียบไปแล้วจะเห็นว่ามีลักษณะคล้าย ๆ กับวิธีการชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยนั่นเอง

คำสั่ง “Mareva” นั้นถูกถือว่าเป็นอาวุธสำคัญที่มีค่ามากในเชิงธุรกิจ⁸ เนื่องจากมีประโยชน์มากกว่า “In Rem” ตัวอย่างเช่น คำสั่ง “Mareva” นั้นสามารถห้ามการเคลื่อนที่ของเรือได้มากกว่าหนึ่งลำในขณะที่ “In Rem” ทำได้เพียงหนึ่งลำเท่านั้น นอกจากนั้นทรัพย์สินภายใต้คำสั่ง “Mareva” ก็ยังคงอยู่ในความครอบครองของลูกหนี้อยู่เสมอ ยิ่งกว่านั้นค่าใช้จ่ายในขั้นตอนของเจ้าหน้าที่ศาลก็ไม่มี ซึ่งต่างจาก “In Rem”

การยื่นคำขอเพื่อให้ศาลออกคำสั่งมารีวา⁹

1. ต้องทำเป็นคำขอฝ่ายเดียวยื่นต่อศาลพาณิชย์นาวี (Commercial Court) โดยเป็นคำขอในกรณีฉุกเฉินบรรยายให้ศาลเชื่อว่าจำเลยกำลังจะยกย้ายถ่ายทรัพย์สินออกไปนอกเขตอำนาจศาล
2. ต้องยื่นพยานเอกสารต่าง ๆ เพื่อสนับสนุน อาทิเช่น ลักษณะ และจำนวนของความเสียหายที่จำเลยจะต้องชดใช้ รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินของจำเลยที่อยู่ในเขตอำนาจศาล หลักฐานที่แสดงให้เห็นว่า ผู้ยื่นคำขอจะเกิดความเสียหายหากจำเลยยกย้ายถ่ายทรัพย์สินออกไปนอกเขตอำนาจศาล
3. ผู้ยื่นคำขอต้องวางหลักประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการออกคำสั่งมารีวาตามคำขอที่ไม่ชอบและก่อความเสียหายแก่จำเลย

⁸ United Nations, Essays on maritime legislation 2, (Bangkok : ESCAP, 1990), p. 179.

⁹ ไมตรี ตันติวิธานนท์, การกักเรือตามบังคับของกฎหมายอังกฤษ, หน้า 73-74.

หลักกฎหมายกักเรือของประเทศฝรั่งเศส¹⁰

ตัวบทกฎหมายภายในของประเทศฝรั่งเศสที่บัญญัติถึงเรื่องการกักเรือเอาไว้โดยเฉพาะคือ กฎหมายหมายเลข 5 ลงวันที่ 3 มกราคม ค.ศ. 1967

กฎหมายทั่วไปในเรื่องการบังคับคดีนั้นแบ่ง “การยึด” ออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. การกัก (Les Saisies Conservatoires) ซึ่งน่าสังเกตว่ากรณี “การกัก” นี้ถือว่าเป็นเพียงมาตรการในการข่มขู่เท่านั้น มิใช่เป็นการบังคับคดีแต่อย่างใด
2. การยึดเพื่อบังคับคดี (Les Saisies Execution) กรณีนี้เท่านั้นที่ถือกันว่าเป็นวิธีการบังคับคดีที่แท้จริง

“การกักเรือ ก่อให้เกิดผลคือทำให้เรือไม่สามารถเดินทางไป”
(มาตรา 30 วรรคแรก ของกฎหมายฝ่ายบริหาร ค.ศ. 1967)

“การกักเรือจะไม่มีผลกระทำต่อสิทธิของเจ้าของเรือ”
(มาตรา 30 ของกฎหมายฝ่ายบริหาร)

“และ การกักเรือไม่ได้ก่อให้เกิดสิทธิพิเศษ แก่ผู้ขอให้กักเรือเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะขายเรือ หรือโอนกรรมสิทธิในเรือโดยวิธีการอื่น รวมทั้งสามารถนำเรือไปจำนองได้”

¹⁰ ไพทิต เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), หน้า 29-33.

“การกักเรือนั้น นำไปสู่ผลอีกประการหนึ่งก็คือ การเริ่มนับระยะเวลาของอายุ ความ ในการฟ้องร้องคดีที่เกิดจากเรือโดนกัน หรือการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งระยะเวลาดังกล่าว จะยังไม่เริ่มต้นนับ ถ้าหากว่าเรือของอีกฝ่ายหนึ่ง หรือเรือที่ถูกช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ยังไม่อยู่ในวิสัยที่จะถูกกักไว้ในทะเลอาณาเขตของฝรั่งเศสได้”

(มาตรา 7 วรรค 3 และมาตรา 18 วรรค 2 ของกฎหมายเลขที่ 545 ลงวันที่ 7 กรกฎาคม ค.ศ. 1967)

2.1.2 สิทธิที่จะกักเรือได้

2.1.2.1 สิทธิที่จะกักเรือได้จำแนกตามอนุสัญญา

ก. สิทธิที่เกิดจากสัญญา

(1) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ (use) หรือเช่า (hire) หรือไม่ว่าจะเป็นไปตามสัญญาเช่าเรือ (Charter Party) หรือไม่ก็ตาม

สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการใช้หรือเช่าเรือย่อม หมายความว่าครอบคลุมถึงสัญญาต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็สัญญาเช่าแบบ Charterparty หรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะการใช้งานของผู้ใช้ เช่น อาจจะเป็นการใช้เรือตามข้อตกลงในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรืออาจจะใช้เรือเพื่อบรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิงกลางทะเล เป็นต้น ซึ่งถ้าการใช้หรือเช่านั้นอยู่ภายใต้ Charterparty แล้ว ไม่ว่าจะเป็ Time Charterparty, Voyage Charterparty, Demise Charterparty ก็ล้วนรวมอยู่ในหัวข้อนี้ด้วย แต่ ทั้งนี้ การที่อนุสัญญามีได้บัญญัติเอาไว้ให้ชัดเจนก็เนื่องมาจากว่า อนุสัญญาต้องการบัญญัติถึงสัญญาเหล่านี้ด้วยถ้อยคำที่มีความหมายกว้าง ๆ ซึ่งในที่นี้คำว่า “ใช้” หรือ “เช่า” ถือได้ว่ามีความหมายครอบคลุมถึงสัญญาดังกล่าวข้างต้นได้เป็นอย่างดี

(2) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea) ไม่ว่าจะ เป็นไปตามสัญญาเช่าเรือหรือไม่ก็ตาม

คำว่า “สัญญาเกี่ยวกับการขนของ” (agreements relating to the carriage of goods) ในที่นี้ หมายความว่า สัญญาที่เกี่ยวกับสัญญาการรับขนของตามปกติ กล่าวคือ สัญญาที่ทำกับผู้ขนส่งซึ่งเป็นบริษัทเรือที่ประกอบธุรกิจในการรับขนของทางทะเลเป็นทางค้าปกติ และรวมถึงสัญญาการรับขนของทางทะเลชนิดที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเรือ (Charterparty) ด้วย* ดังนั้น สิทธิเรียกร้องที่จะขอให้หักเรือได้ในหัวข้อนี้จึงหมายถึงเฉพาะกรณีการผิดสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งของทุกชนิดที่นอกเหนือไปจากการเรียกค่าเสียหายจากการสูญหาย หรือเสียหายของของหรือสินค้าที่บรรทุกมาในเรือ

(3) การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สินค้าที่บรรทุกมาในเรือ

สิทธิเรียกร้องในหัวข้อนี้กว้างกว่าสิทธิเรียกร้องในข้อที่แล้ว กล่าวคือ สิทธิเรียกร้องในข้อนี้ครอบคลุมถึงสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการกระทำละเมิดด้วย อันที่จริงแล้วความเสียหายหรือสูญหายดังกล่าวในข้อนี้อาจจะเกิดขึ้นต่อเนื่องมาจากการละเมิดก็ได้ ซึ่งก็น่าจะถือว่าเป็นผลโดยทางอ้อมจากการดำเนินงานของเรือด้วยนั่นเอง

(4) สัญญากู้ยืมเงินเพื่อใช้ในกิจการของเรือโดยใช้เรือเป็นหลักประกัน (Bottomry)

ในกรณีที่เรือจำเป็นต้องใช้เงินเพื่อการซ่อมทำเรือ และเพื่อค่าใช้จ่ายในขณะเดินทางตามเส้นทางซึ่งอาจจะกำลังแล่นอยู่ในต่างประเทศแล้วเกิดขัดข้องในเรื่องเงินค่าใช้จ่ายขึ้นมา ในกรณีนี้ตัวแทนของเจ้าของเรือย่อมจำเป็นต้องใช้เงินส่วนตัว

* บางครั้งการขนส่งของทางทะเลอาจจะมีการทำสัญญากันในรูปแบบของสัญญาการรับขนของทางทะเลที่อยู่ภายใต้ Charterparty ก็ได้โดยเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งมิได้เป็นบริษัทเดินเรือซึ่งประกอบกิจการขนส่งของทางทะเลเป็นสายการเดินทางเรือนั่นเอง

ของตนทรงขอให้ไปก่อน แล้วจึงค่อยไปเรียกเอาจากเจ้าของเรือในภายหลัง หรือหากไม่ทำ เช่นนี้ก็อาจใช้วิธียืมเงินที่เรียกว่า “Bottomry” ซึ่งเป็นการที่นายเรือเอาตัวเรือเข้าเป็นหลักประกันการกู้ยืมเงินหรืออาจจะเอาตัวเรือ และค่าระวางเป็นหลักประกันการกู้ยืมเงิน โดยการกู้ยืมเงินด้วยวิธีการนี้จะต้องนำไปใช้จ่ายในการซ่อมทำเรือ และค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นเพื่อให้เรือเดินทางได้ตลอดเส้นทางเดินเรือตามปกติเท่านั้นจะนำไปใช้จ่ายอย่างอื่นไม่ได้ หากมีการนำเงินไปใช้จ่ายอย่างอื่น นายเรือจะต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัว และเนื่องจากผู้ให้ยืมมีอัตราความเสี่ยงสูงการให้ยืมเงินด้วยวิธีนี้จึงมีการคิดดอกเบี้ยในอัตราที่ค่อนข้างสูงตามไปด้วย

อย่างไรก็ดี การยืมเงินด้วยวิธี Bottomry นี้ ในปัจจุบันมักไม่ค่อยเป็นที่นิยมเท่าใดนัก จนเกือบที่จะไม่มีให้พบเห็นอีกแล้ว

(5) การลากจูง (Towage)

สิทธิเรียกร้องในเรื่องการลากจูงเรือในข้อนี้ตามอนุสัญญาครอบคลุมถึงการลากจูงทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นการลากจูงในทะเลลึก (deep sea towage) หรือการลากจูงในท่าเรือ (port towage)

เป็นที่น่าสังเกตว่าการบัญญัติของอนุสัญญาในเรื่องสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ ที่จะขอให้กักเรือได้นั้นบางครั้งก็ยึดเอาลักษณะของเหตุการณ์หรือบางครั้งก็ถือเอาประเภทของการให้บริการมาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดถึงสิทธิเรียกร้อง อย่างเช่นในข้อนี้ก็จัดว่าเป็นสิทธิเรียกร้องที่อนุสัญญายึดถือเอาประเภทของการให้บริการมาเป็นตัวกำหนด

(6) การนำร่อง (Pilotage)

การนำร่องเป็นการที่ผู้นำร่องให้บริการแก่นายเรือในการเดินเรือผ่านเข้าไปบริเวณท่าเรือหรือสถานที่บางแห่งที่มีสภาพท้องน้ำอันอาจจะเกิดอันตรายแก่เรือได้ เหตุที่ต้องมีการนำร่องก็เนื่องจากว่าถึงแม้ว่านายเรือหรือกัปตันเรือจะมีความรู้ความชำนาญในการเดินเรือของตนอย่างดีก็ตาม แต่ในบางสถานการณ์ก็ไม่สามารถที่จะนำ

เรือของตนผ่านไปยังสถานที่ที่อาจจะเกิดอันตรายแก่เรือและสินค้าได้เพียงลำพัง เพราะท้องน้ำและท้องทะเลแต่ละแห่งล้วนแตกต่างกันไปจึงจำเป็นต้องขอความช่วยเหลือจากคนในท้องถิ่นที่รู้จักท้องน้ำและท้องทะเลบริเวณนั้นเป็นอย่างดีให้มาช่วยแนะนำเพื่อให้เรือผ่านบริเวณดังกล่าวได้โดยสวัสดิภาพ ดังนั้น ในบางประเทศจึงได้มีกฎหมายกำหนดให้มีการนำร่องเพื่อให้เรือเดินทางเข้าออกในเขตน่านน้ำของตนได้อย่างปลอดภัย ซึ่งการนำร่องนั้นมี 2 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่ การนำร่องโดยการจ้างวานโดยสมัครใจ (Voluntary Pilotage) และการนำร่องโดยบังคับ (Compulsory Pilotage)¹¹

ตามกฎหมายอังกฤษผู้นำร่องอาจมีความรับผิดชอบต่อเรือและตกเป็นลูกหนี้ได้ในกรณีที่ผู้นำร่องกระทำการใด ๆ อันเป็นเหตุให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายต่อเรือ เครื่องยนต์ของเรือ อุปกรณ์ในการเดินเรือหรืออุปกรณ์ในการรักษาความปลอดภัย รวมถึงการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลใด ๆ ยิ่งไปกว่านั้น ผู้นำร่องอาจมีความรับผิดชอบต่อเรือในกรณีที่ผู้นำร่องควั่นที่จะกระทำการเพื่อช่วยให้เรือปลอดภัยจากความเสียหายใด ๆ หรือควั่นที่จะช่วยเหลือบุคคลใด ๆ ให้รอดพ้นจากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ¹²

การกระทำการหรือควั่นกระทำการตามที่กล่าวถึงข้างต้นจะต้องเป็นกรณีที่*

1. กระทำโดยเจตนาหรือจงใจหรือ
2. เป็นการฝ่าฝืนหรือละเลยต่อหน้าที่หรือ
3. เป็นการกระทำหรือควั่นกระทำการอันเนื่องมา

จากการดื่มสุราหรือใช้ยาเสพติด

¹¹ สาริน สกุรัตน์นะ, “ความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้นำร่อง,” วารสารการพาณิชย์นาวี 6 (มค. - เม.ย., 2530) : 74.

¹² Christopher Hill, Maritime Law, 3rd. ed. (London : Lloyd's of London Press, 1989), p. 386.

* Section 21 (1)(a)(b) of Pilotage Act, 1987.

บทลงโทษในกรณีข้างต้นได้แก่ การจำคุก หรือปรับ
หรือทั้งจำทั้งปรับ

(7) การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือหรือการซ่อมบำรุงเรือ

การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ ในที่นี้จะต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานของเรือหรือเพื่อบำรุงรักษาเรือเท่านั้นแต่หากพิจารณาถึงการดำเนินงานของเรือ (operation) จะเห็นว่าเป็นกรณีที่กว้างมากกว่าการทำให้เรือเดินทางต่อไปได้ (continuation of the voyage) ซึ่งรวมถึงการที่เจ้าของเรือตกลงทำสัญญาในการจัดหาอันเห็นเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงในการเดินเรือด้วย การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือ นั้น อาจได้แก่ การจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ก็ได้ ซึ่งนั้นก็แสดงว่าค่าใช้จ่ายในการเช่าตู้ Containers ย่อมถือเป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือในอันที่จะขอหักเรือได้ตามข้อนี้¹³ ส่วนการบำรุงรักษาเรือ (maintenance) ในที่นี้ก็กว้างกว่าการสงวนรักษาเรือ (preservation) แต่ก็ยังมุ่งที่การซ่อมแซมบำรุงรักษาเรือเป็นสำคัญ มิได้หมายความรวมถึงการดำเนินงานในลักษณะอื่น ๆ ด้วย ดังนั้น สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการดำเนินการเพื่อให้เรือเดินทางต่อไปได้ และการสงวนรักษาเรือจึงเป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่สามารถขอให้หักเรือได้ตามบทบัญญัติของอนุสัญญาในข้อนี้

(8) การต่อเรือ ซ่อมเรือ หรือติดตั้งอุปกรณ์ประจำเรือ
หรือค่าใช้จ่ายเรือ

สิทธิเรียกร้องที่จะขอให้หักเรือได้ในข้อนี้เป็นกลุ่มของสิทธิเรียกร้องซึ่งมีลักษณะแตกต่างกันไป โดยกลุ่มแรกเป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการงานทุกชนิดที่ได้มีการดำเนินการบนเรือในลักษณะเป็นการก่อสร้างตัวเรือเพิ่มเติมไปจากเดิมซึ่งไม่จำกัดว่าจะเป็นการจัดทำเพื่อความมุ่งหมายใด นอกจากนั้นยังรวมถึงสิทธิเรียกร้องใน

¹³ Arroyo Ignacio, *Yearbook maritime law*, Volume 1, (London : Dluwer Law and Taxation Publishers, 1984), p. 400.

การซ่อมเรือซึ่งเป็นลักษณะของการแก้ไขเมื่อมีความเสียหายหรือมีสิ่งผิดปกติเกิดขึ้น ดังนั้น เมื่อการซ่อมเรือโดยสภาพแล้วมีความมุ่งหมายเพื่อบำรุงรักษาเรือให้อยู่ในสภาพดี อนุสัญญา จึงได้บัญญัติเพิ่มเติมถึงสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการงานซึ่งทำไปเพื่อปรับปรุงสภาพของเรือ ให้ดีขึ้น รวมถึงการดำเนินงานประเภทอื่น ๆ ด้วย

การที่อนุสัญญากำหนดให้สิทธิเรียกร้องประเภทต่าง ๆ เรียงกันไป ในหัวข้อนี้ย่อมแสดงให้เห็นว่าต้องการบัญญัติให้ครอบคลุมการงานทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อตัวเรือ

(9) ค่าจ้างนายเรือ เจ้าหน้าที่ประจำเรือหรือลูกเรือ

ปัญหาซึ่งอาจจะเกิดขึ้นในหัวข้อนี้ก็คือ เงินค่าตอบแทนต่าง ๆ และการจ่ายเงินของผู้ว่าจ้าง เช่น ภาษี เงินประกันสังคม เงินสงเคราะห์ หรือเงินชดเชยค่าเสียหายให้แก่ลูกเรือในกรณีที่เรือเสียหายทั้งลำทั้งหมดทั้งหลายเหล่านี้จะถือว่าอยู่ในความหมายของสิทธิเรียกร้องตามข้อนี้หรือไม่

สำหรับปัญหานี้ศาลอังกฤษได้วินิจฉัยว่าสิทธิเรียกร้องในข้อนี้ให้หมายความถึงเงินค่าตอบแทนในลักษณะของเงินเดือนและโบนัส เงินช่วยเหลือในเรื่องการประกันภัยทั้งของนายจ้าง และลูกจ้าง เงินช่วยเหลือจากสังคม เงินสงเคราะห์ด้วย*

* The "Terqeste", (1903) p.26

The "Elmville" No.2, (1904) p.422

The "Gee-Whiz", (1951) 1 Lloyd's Rep. 145

The "Arosa Star", (1959) 2 Lloyd's Rep. 396

The "Arosa Kulm", No.2, (1960) 1 Lloyd's Rep. 97

The "Fairport", (1965) 2 Lloyd's Rep. 183

The "Halcyon Skies" (1976) 1 Lloyd's Rep. 461

อย่างไรก็ดี สำหรับบุคคลอื่น ๆ ที่อยู่ในเรืออาทิเช่น เจ้าของร้านค้า พนักงานบริษัททัวร์ และอื่น ๆ ซึ่งมีใ้ช้ นายเรือหรือลูกเรือการตีความกฎหมาย ก็จะเป็นอีกลักษณะหนึ่งไม่เหมือนกัน

(10) การจำนองเรือ (Mortgage)

สิทธิเรียกร้องในการขอให้กักเรือได้ตามข้อนี้ของอนุสัญญา มีการตีความกันว่าให้หมายถึงเฉพาะการจำนองที่ได้มีการจดทะเบียน โดยชอบเท่านั้น¹⁴ และวิธีการในการบังคับจำนองเรือก็ต้องเริ่มต้นมาจากการยึดเรือหรือกักเรือเท่านั้น หากเป็นกรณีที่ใช้สิทธิยึดหน่วงยึดเรือเอาไว้เองเพื่อเรียกร้องให้เจ้าของเรือชำระเงินใด ๆ ที่ค้างจ่ายให้แก่ตน กรณีเช่นนี้กฎหมายไม่ได้ให้สิทธิผู้ยึดหน่วงที่จะนำเรือออกขายเพื่อนำเงินมาชำระหนี้ของตนแต่อย่างใด ดังนั้น จะถือเอามูลเหตุดังกล่าวนี้มาขอให้กักเรือตามบทบัญญัติของอนุสัญญาข้อนี้ย่อมไม่สามารถที่จะทำได้

ข. สิทธิที่ไม่ได้เกิดจากสัญญา

(1) ความเสียหายที่มีสาเหตุมาจากเรือไม่ว่าจะเกิดจากกรณีเรือโค่นกัน (Collision) หรือกรณีอื่นใด

สิทธิเรียกร้องประเภทนี้ได้แก่สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากกรณีเรือโค่นกันซึ่งโดยหลักแล้วย่อมเป็นกรณีที่เรือลำใดลำหนึ่งไปชนกับเรือลำอื่น เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้นมาอันนี้เป็นสิ่งที่เข้าใจกันดีอยู่แล้ว แต่ที่พิเศษไปกว่านั้นก็คือสิทธิเรียกร้องประเภทนี้ยังรวมไปถึง กรณีความเสียหายอันเกิดจากเรือโดยที่ไม่ได้มีการชนกันของเรือในทางกายภาพแต่อย่างใดด้วย

¹⁴ United Nations, Report on the regional seminar on maritime legislation 8-11 January 1990, p.91.

ตามกฎหมายของอังกฤษในเรื่องนี้ใช้ถ้อยคำแตกต่างไปจากข้อความในอนุสัญญา กล่าวคือ ใน The Supreme Court Act 1981 มาตรา 20 (z) (e) บัญญัติถึงสิทธิเรียกร้องประเภทนี้โดยใช้ถ้อยคำ “สิทธิเรียกร้องใด ๆ เพื่อความเสียหายที่กระทำโดยเรือ” ซึ่งถ้าหากพิจารณาไปแล้วก็ถือได้ว่าครอบคลุมถึงสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ ในเรื่องเรือ โคนกันตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญาด้วยเช่นกัน

ยิ่งไปกว่านั้นก็มีคำพิพากษาของ The House of Lords ในคดี “The Eschersheim”^{*} ได้วินิจฉัยว่าในสิทธิเรียกร้องประเภทนี้แม้ว่าเรือจะต้องเป็นเครื่องมือในการก่อให้เกิดความเสียหายด้วยตัวของมันเองก็ตาม แต่การชนกันของเรือหรือการที่เรือชนกับวัตถุใด ๆ ในทางกายภาพก็ไม่ใช่สิ่งจำเป็น

ข้อความดังกล่าวในคำวินิจฉัยของศาลเป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงการยึดถือบทบัญญัติของอนุสัญญาซึ่งเปิดช่องในเรื่องนี้เอาไว้ และศาลอังกฤษก็ได้นำหลักของอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้นมาช่วยในการตีความและใช้กฎหมายในทางปฏิบัติทำให้การใช้กฎหมายมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นและถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญา

(2) การสูญเสียชีวิต หรือบาดเจ็บที่มีสาเหตุมาจากเรือ หรือเกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องจากการดำเนินงานของเรือ

เป็นสิทธิเรียกร้องที่พิจารณาจากลักษณะชนิดของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยอาจจะเป็นกรณีที่เรือเป็นตัวต้นเหตุหรือเป็นเครื่องมือในการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นบนบกไม่ว่าในขณะที่เรือแล่นอยู่ เช่น อาจเกิดจาก ส่วนใดส่วนหนึ่งของเรือตกลงมา และทำให้ผู้โดยสารบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

^{*} The Eschersheim (1976) 2 Lloyd's Report 1.

สำหรับในส่วนที่กล่าวถึงการสูญเสียชีวิตหรือบาดเจ็บอันเนื่องมาจากกรณีที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของเรือกรณีนี้เป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่อนุสัญญาขยายขอบเขตกว้างออกไปอีก กล่าวคือ เป็นกรณีที่เรือมิได้เป็นเครื่องมือในการก่อเหตุโดยตรง ตัวอย่างเช่น กรณีที่ผู้โดยสารพลัดตกจากคาน้ำเรือซึ่งมีพื้นผิวที่ลื่น หรือในกรณีที่ผู้โดยสารพลัดตกทะเลอันเนื่องมาจากไม่มีขอบรั้วที่ปลอดภัยเพียงพอ

(3) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage)

ตามอนุสัญญากำหนดสิทธิเรียกร้องเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในหัวข้อนี้โดยให้รวมถึงทั้งกรณีสิทธิเรียกร้องของผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อเรียกเอาเงินรางวัลค่าตอบแทนจากการเข้าช่วยเหลือกู้ภัย และกรณีสิทธิเรียกร้องของผู้ถูกช่วยเหลือกู้ภัยด้วยซึ่งอาจจะเกิดมิได้ เช่น ในกรณีที่ผู้เข้าช่วยเหลือดำเนินการล่าช้าในการเข้าช่วยเหลือ หรือทำให้เกิดความเสียหายในการเข้าช่วยเหลือ

ตามกฎหมายอังกฤษถือว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีฐานะเป็นบุริมสิทธิทางทะเลโดยอยู่ในลักษณะของ “สัญญา” กล่าวคือ เรือที่จะรับการช่วยเหลือจะต้องร้องขอต่อผู้ช่วยเหลือ และผู้ช่วยเหลือรับที่จะช่วยและลงมือกระทำการ นั่นคือการแสดงเจตนาพร้อมของทั้งสองฝ่าย ซึ่งเป็นหลักเบื้องต้นของ “สัญญา” แต่กฎหมายพาณิชย์ยังมีข้อบังคับนอกเหนือไปจากนั้นอีก กล่าวคือ การช่วยเหลือย่อมกระทำได้แม้ว่าจะถูกห้ามโดยเรือที่กำลังรับอันตรายก็ตาม ถ้าหากปรากฏว่าการห้ามนั้นไม่มีเหตุผลสมควร ดังนั้น ถ้าเรือที่เห็นเหตุการณ์เห็นว่าเป็นอันตรายจริง ๆ เรือนั้นก็ยังไม่พินหน้ำที่จะต้องเข้าช่วยเหลือ และนอกจากนี้ถึงแม้จะมีการตกลงกันแล้ว แต่ก็ไม่ได้ถือว่าเป็นสัญญา เพราะสัญญานั้นเป็นผลจากการแสดงเจตนาของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายที่ตกลงจะกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด และก่อให้เกิดพันธะที่กำหนดไว้อย่างแน่นอนระหว่างคู่สัญญา แต่ในที่นี้การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นไม่ว่าจะเป็นวิธีกู้ภัย ระยะเวลาแห่งการกู้ภัย และค่าตอบแทนเนื่องในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ไม่มีการกำหนดไว้อย่างแน่นอนว่าจะเป็นอย่างใด เป็นเพียงแต่เข้าใจกันกว้าง ๆ ว่า หากทำทุกอย่างที่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะได้ค่าตอบแทนในการกระทำนั้น ลักษณะเช่นนี้หาก

พิจารณาตามหลักกฎหมายแพ่งแล้วไม่ถือว่าเป็นข้อผูกพันในลักษณะของ “สัญญา” นักกฎหมายบางท่านมีความเห็นว่าลักษณะการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีลักษณะเป็นกึ่งสัญญา (Quasi-Contract) เพราะการปฏิบัติการณ์มีผลใกล้เคียงกับเรื่องการลงทุน เมื่อลงทุนไปแล้วก็ย่อมจะได้ค่าแรงกลับคืนมาแม้ว่าในที่สุด การเข้าร่วมในกิจการนั้นไม่เป็นผลสำเร็จหรือไม่ได้ผลอย่างใดก็ตาม แต่กฎหมายพาณิชย์ในส่วนที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลต้องวิเคราะห์ออกนอกกรอบกฎหมายแพ่งดังกล่าวนี้ เพราะการช่วยเหลือกู้ภัยถือว่าเป็นการกระทำที่กฎหมายบังคับและได้รับค่าตอบแทนพร้อมกันไปซึ่งถือเป็นหลักสืบเนื่องมาจากน้ำใจของกลุ่มชาวเรือโดยเฉพาะ และสิ่งที่สำคัญที่แตกต่างกับการลงทุนอื่น ๆ คือ ในการช่วยเหลือกู้ภัยเรืออื่น ถ้าไม่สามารถกู้ทรัพย์ไว้ได้ด้วย การช่วยเหลือกู้ภัยนั้นย่อมไม่ได้รับค่าตอบแทน กฎหมายพาณิชย์ในเรื่องการกู้ภัยจึงจำเป็นต้องมีบทบัญญัติไว้ด้วยว่า ผู้กู้ภัยไม่มีสิทธิได้รับเงินค่าตอบแทน ถ้าไม่สามารถทำการนั้นได้สำเร็จ (No cure, No pay)

นอกจากนี้เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้คิดเข้าช่วยเหลือเพื่อผลประโยชน์ของตนฝ่ายเดียว หรือก่อเรื่องเพื่อให้มีการช่วยเหลือเพื่อจะได้รับเงินค่าตอบแทนซึ่งโดยธรรมดาแล้วมีจำนวนสูงมากเพราะฉะนั้น จึงมีข้อความในกฎหมายพาณิชย์ในเรื่องการกู้ภัยอยู่ด้วยเสมอว่า ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีสิทธิในค่าตอบแทนใด ๆ ถ้าตนเองเป็นสาเหตุแห่งอันตรายนั้นเอง จะโดยตั้งใจหรือละเลยก็ตาม และถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเบียดบังสินค้าหรือของมีค่าที่กู้ไว้ได้ ย่อมไม่มีสิทธิในค่าตอบแทน

(4) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General average)

หมายถึงหลักเกณฑ์ในกรณีที่มีภัยอันตรายร่วมกันเกิดขึ้นคุกคามแก่เรือหรือสินค้าทั้งหมด และเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าจำต้องเสียสละส่วนใดส่วนหนึ่งของเรือหรือของสินค้าเพื่อรักษาความปลอดภัยของส่วนรวมที่เหลืออยู่ในการผจญภัยทางทะเลคราวนั้น เมื่อได้ดำเนินการไปแล้วเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าทั้งหมดจะต้องเฉลี่ยแบ่งส่วนร่วมกันชดเชยค่าสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น เจ้าของเรือจำต้องตัดเสากระโดงเรือทิ้งในเวลาที่พายุคลื่นลมจัดเพื่อป้องกันพายุพัดเรืออัปปาง หรือต้องเอา

สินค้าบางส่วนที่ลงทะเล เพื่อให้เรือเบาขึ้นจะได้ไม่อัปปาง เป็นต้น ปัจจุบันกฎเกณฑ์การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนี้จะพิจารณาตาม York-Antwerp Rules¹⁵

มีข้อสังเกตว่าสิทธิเรียกร้องสำหรับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) ภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญาในข้อนี้จะครอบคลุมไปถึงสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ ซึ่งเกิดขึ้นมาจากบทกฎหมายในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปด้วยหรือไม่เพราะอนุสัญญาไม่ได้บัญญัติถึงสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเอาไว้เลย อย่างไรก็ตาม ปัญหาในทางปฏิบัติคงไม่เกิดขึ้นเนื่องจากสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ เหล่านั้น หากจะเกิดขึ้นก็มักจะเกี่ยวข้องกับการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าซึ่งตามอนุสัญญามาตรา 1 (1) (f) ก็ครอบคลุมถึงอยู่แล้วนั่นเอง

ในประเทศอังกฤษนั้นได้มีการประชุมหารือกันระหว่างเจ้าของเรือ พ่อค้า นักธุรกิจ ผู้รับประกันภัยทางทะเล และ Average adjuster เพื่อร่างข้อกำหนดมาตรฐานขึ้นมาใช้เกี่ยวกับเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งรู้จักแพร่หลายกันไปทั่วโลก นั่นก็คือ York-Antwerp Rules* โดยฉบับแรกใช้บังคับในปี ค.ศ. 1864 เรียกชื่อว่า “York Rules” ซึ่งมีการเปลี่ยนชื่อมาเป็น “York Antwerp Rules” ในปี ค.ศ. 1890 ต่อมาจากการประชุมของสมาคมกฎหมายระหว่างประเทศที่กรุงสต็อกโฮล์มในปี ค.ศ. 1924 ทำให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎข้อ A ถึง G และในการประชุมที่นครอัมสเตอร์ดัม เมื่อเดือนตุลาคม

¹⁵ ประเสริฐศิริ สุขะวัฒนกุล, “กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ,” วารสารนิติศาสตร์ : 75.

* เมื่อมีการเสียหายเพื่อป้องกันอันตรายของเรือ ชีวิต และทรัพย์สินบนเรือ ผู้มีส่วนได้เสียต้องร่วมกันชดใช้คืนแก่ผู้สูญเสียหรือเสียหายดังกล่าว ตามส่วนแห่งผลประโยชน์ที่พึงได้รับ เพื่อก่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ทุกฝ่ายในเรื่องการจัดสรรส่วนที่ต้องชดใช้คืนนี้ จึงได้มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ขึ้นในประเทศประกอบอุตสาหกรรมการเดินเรือเกือบทุกประเทศซึ่งแตกต่างกันไป ดังนั้น York Antwerp Rules จึงถือเป็นกฎเกณฑ์ที่คู่สัญญาตกลงนำไปใช้บังคับระหว่างกันเอง ตลอดจนรัฐต่าง ๆ อาจนำไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในรองรับเท่านั้น มิได้มีสถานะเป็นอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศแต่อย่างใด

ค.ศ. 1949 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งที่ประชุมอนุมติให้ใช้กฎข้อบังคับฉบับใหม่ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1950¹⁶ จนกระทั่งในครั้งสุดท้ายเมื่อปี ค.ศ. 1974 ได้มีการประชุมคณะกรรมการขนส่งทางทะเลนานาชาติครั้งที่ 30 ณ เมืองแฮมบูร์ก ซึ่งมีการแก้ไขถ้อยคำบางคำเพื่อให้รัดกุม เปลี่ยนข้อบังคับบางข้อ และได้ตกลงนำเอา York-Antwerp Rules 1974 ไปใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเล ตั้งแต่นั้นมาโดยกำหนดไว้ในเงื่อนไข (Clause) ของใบตราส่ง (Bill of Lading) เช่นเดียวกับในกรณีของ Charter Parties ก็จะมีการกำหนดถึง York-Antwerp Rules เอาไว้เช่นกัน โดยเนื้อหาของสาระของ York Antwerp Rules นั้นจะบรรจุหลักเกณฑ์ที่สำคัญ ๆ ของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปไว้ดังนี้คือ¹⁷

1. ชนิดของความเสียหายที่ถือว่าเป็นความเสียหาย
ทั่วไป

2. ความเสียหายที่ไม่ถือว่าเป็นความเสียหายทั่วไป

3. ทรัพย์สินใดบ้างที่จะต้องร่วมเฉลี่ยเพื่อความ
เสียหายทั่วไป

ตามกฎหมายฝรั่งเศสในสมัยกลางหลักเกณฑ์ในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (Avaries Communies) ปรากฏอยู่ใน Le Consulat de la mer และต่อมาจึงมีปรากฏอยู่ใน L'Ordonnance de 1681 อันเป็นกฎหมายฉบับสำคัญของฝรั่งเศสที่เป็นที่รู้จักกันไปทั่วโลก¹⁸

¹⁶ ไมตรี ตันติวุฒานนท์, “คำบรรยายเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล,” (2530), หน้า 19-20. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

¹⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2537), หน้า 322.

¹⁸ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 316.

แนวความคิดในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปใน
ประเทศฝรั่งเศสมีการอธิบายเอาไว้ 2 แนว กล่าวคือ¹⁹

1. แนวความคิดเกี่ยวกับเรื่องลามิกัวร์ได้ (L'idee
inrichissement sans cause)

เป็นแนวความคิดดั้งเดิมที่เคยใช้อธิบายหลัก
เกณฑ์ในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปมานานแล้ว โดยอธิบายว่าในการที่บุคคลหนึ่ง
บุคคลใดได้มีการเสียสละเพื่อทำให้ทรัพย์สินของบุคคลอื่นรอดปลอดภัย ภาวะที่ผู้เสียสละ
ต้องแบกรับไว้ก็คือ การเสียสละดังกล่าวทำให้ผู้เสียสละต้องจนลง ดังนั้นจึงก่อให้เกิดลามิกัวร์
ได้ขึ้นโดยเจ้าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือเอาไว้ได้ อย่างไรก็ตาม แนวคิดนี้ดูเหมือนจะไม่
ถูกต้องเท่าใดนัก

2. แนวความคิดเรื่องสมาชิกของผู้มีส่วนได้เสียร่วม
กัน (L'idee d'association d'interit)

ตามแนวความคิดนี้ถือว่าได้มีสมาคมของผู้มีส่วน
ได้เสียร่วมกันเกิดขึ้นอันได้แก่ เจ้าของเรือ และผู้ส่งสินค้าในการเดินทางทะเล โดยมีกัปตัน
เรือเป็นตัวแทนกระทำการช่วยเหลือเรือ และสินค้าให้ได้รับความปลอดภัย ทั้งนี้เพราะว่าภัย
ทางทะเลนั้นใหญ่หลวงกว่าภัยทางบกมากจึงมีความจำเป็นที่จะต้องหาวิธีการเพื่อบรรเทา
ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นอย่างเหมาะสม และเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของทุกคนที่เกี่ยวข้อง
ซึ่งแนวคิดนี้น่าจะถูกต้องและมีเหตุมีผลมากกว่าแนวความคิดเรื่องลามิกัวร์ได้ที่กล่าวแล้ว
ข้างต้น

¹⁹ โศทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศส, พิมพ์ครั้งที่ 1
(กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539) : 150-151.

(5) ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่นายเรือ ผู้ส่งของ ผู้เช่าเรือ หรือตัวแทนเจ้าของเรือได้ทรงแจ้งไปในนามของเรือ หรือเจ้าของเรือแล้วแต่กรณี

การออกเงินทรงแจ้งของบุคคลอื่นซึ่งมิใช่เจ้าของเรือไม่ว่าจะเป็นผู้เช่าเรือเปล่า (Bareboat Charterer) หรือผู้เช่าเรือแบบ Time Charter หรือแบบ Voyage Charter ก็ตาม โดยปกติแล้วไม่ถือว่าเป็นสิทธิเรียกร้องในอันที่จะขอให้กักเรือได้ เว้นแต่จะเป็นการทรงแจ้งไปในนามของเจ้าของเรือเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือเอง ทำนองเดียวกับบทบัญญัติของอนุสัญญาในมาตรา 3 (4) ที่กล่าวถึงการกักเรือซึ่งถูกเข้ามาแบบ Demise Charter ว่าเจ้าหนี้ยจะขอกักเรือดังกล่าวได้จะต้องเป็นกรณีผู้เช่าเรือมีความรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องนั้นเท่านั้น

ค่าใช้จ่ายที่จะต้องมีการทรงแจ้งไปเพื่อประโยชน์ของเรือ ได้แก่ ค่าธรรมเนียมท่าจอดเรือ ค่าธรรมเนียมของตัวแทน ค่าธรรมเนียมผู้นำร่อง ค่าใช้จ่ายในการลากจูง ค่าใช้จ่ายในการขนของขึ้นลงจากเรือ ซึ่งค่าใช้จ่ายทั้งหลายเหล่านี้จะถือเป็นสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ต้องเป็นไปเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือเท่านั้น

เหตุผลที่ต้องมีการตีความสิทธิเรียกร้องประเภทนี้ อย่างเคร่งครัดก็เนื่องมาจากความจริงที่ว่า ถ้าหากถือเอาค่าใช้จ่ายที่มีการทรงแจ้งไปเพื่อทำให้เรือเดินทางไปได้เป็นสำคัญโดยถือว่าเป็นเงินทรงแจ้งเพื่อประโยชน์ของเรือด้วยนั้นก็จจะขัดแย้งต่อความเป็นจริง เพราะหากเป็นกรณีผู้เช่าเรือออกเงินทรงแจ้งใด ๆ ไปเพื่อทำให้เรือแล่นต่อไปได้ นั้นย่อมแสดงว่าเป็นการออกค่าใช้จ่ายเพื่อประโยชน์ของผู้เช่าเรือเองโดยตรงมิใช่เพื่อประโยชน์ของเรือหรือเจ้าของเรือแต่อย่างใด

ตามกฎหมายอังกฤษเงินทรงแจ้งที่นายเรือจ่ายไป (Master's Disbursement) หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นสำหรับเรือที่จ่ายไปโดยนายเรือ และจ่ายไปด้วยเงินนายเรือ หรือด้วยเครดิตของนายเรือ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวใช้จ่ายไปในท่าเรือหรือสถานที่ที่เจ้าของเรือไม่สามารถชำระได้ด้วยตนเอง

ปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวค่อย ๆ หดไป เนื่องจาก การสื่อสารในปัจจุบันทันสมัยขึ้นมาก เจ้าของเรือสามารถที่จะติดต่อและชำระค่าใช้จ่าย เป็นต่าง ๆ ได้เองโดยผ่านระบบการสื่อสารที่ทันสมัย นอกจากนี้นายเรือก็ไม่อยากผูกพัน ตนแทนเจ้าของเรือมากนักแม้ว่าการผูกพันตนดังกล่าวทำให้มีบุริมสิทธิทางทะเลในอันที่จะ ได้รับชำระหนี้ก็ตาม แต่อย่างไรก็ตาม Master's Disbursement ก็ยังคงพอมีประโยชน์อยู่บ้าง ในกรณีตามตัวเจ้าของเรือไม่ได้ โดยเป็นหลักประกันแก่นายเรือในอันที่จะได้สิทธิในการ เรียกหรือชำระหนี้เหนือเรือ

องค์ประกอบของ Master's Disbursement

องค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่

(ก) ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะต้องเกิดขึ้น โดยนายเรือซึ่ง เกิดจากการทำหน้าที่ในฐานะนายเรือ กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องได้ใน ในฐานะ Disbursement จะต้องเกิดขึ้นเนื่องจากการชำระเงินหรือความรับผิดชอบที่นายเรือกระทำขึ้น ในระหว่างที่เป็นนายเรือ ดังนั้น หากระหว่างเดินทางลูกเรือคนใดคนหนึ่งได้รับการเลื่อนชั้น เป็นนายเรือ ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบที่จะถือว่าเป็น Master's Disbursement จะต้องเกิดขึ้น นับแต่เวลาที่ได้เป็นนายเรือแล้วเท่านั้น ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นก่อนนั้น จะไม่ถือว่าเป็นค่าใช้จ่าย Master's Disbursement

ในกรณีที่นายเรือเป็นเจ้าของเรือหรือเป็นหุ้น ส่วนคนหนึ่งในเรือด้วย กรณีนี้ไม่ถือว่านายเรือคนดังกล่าวมีสิทธิเรียกร้องเหนือเรือในฐานะ Disbursement

(ข) ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบดังกล่าวจะต้องเกิดขึ้นเพื่อเรือ กล่าวคือ เฉพาะค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นเพื่อประโยชน์ของเรือซึ่งนาย เรือได้จ่ายไปตามหน้าที่ หากเป็นค่าใช้จ่ายส่วนตัว หรือความรับผิดชอบส่วนตัวหรือค่าใช้จ่าย หรือความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นเพื่อประโยชน์แก่สินค้า หรือเพื่อประโยชน์ของบุคคลที่สาม จะไม่

ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในฐานะ Disbursement เพราะ Disbursement เป็นค่าใช้จ่ายที่กระทำโดยนายเรือเพื่อประโยชน์แก่เรือและเจ้าของเรือเท่านั้น

(ค) ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบดังกล่าวจะต้องเกิดจากการก่อนนิติสัมพันธ์โดยนายเรือ กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบในฐานะ Disbursement ที่จะก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องได้นั้น นายเรือจะต้องเข้าทำนิติสัมพันธ์ในฐานะคู่สัญญาเสมือนรับผิดชอบส่วนตัว

(ง) ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบกล่าว จะต้องเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการให้บริการที่จำเป็นโดยเร่งด่วน ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของการเดินเรือ

(จ) ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบกล่าว จะต้องเกิดขึ้นโดยนายเรือในทางการที่จ้างโดยปกติ กล่าวคือ โดยปกตินายเรือก็จะมีอำนาจหน้าที่ในทางการที่จ้างอยู่แล้ว แต่กรณีค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบที่อยู่ในฐานะ Disbursement ได้นั้นจะต้องปรากฏข้อเท็จจริงเพิ่มเติมอีกกว่าเป็นกรณีที่นายจ้างหรือเจ้าของเรือไม่ได้อยู่ในเหตุการณ์นั้น หรืออยู่ห่างไกลเกินกว่าที่จะสั่งการได้

(ฉ) สิทธิเรียกร้องสำหรับ Disbursement จะไม่เกิดขึ้นหากนายเรือกระทำความผิด กล่าวคือ หากนายเรือจ่ายเงินไปเพื่อเหตุผลเนื่องจากการกระทำความผิดของตนก็จะไม่ถือว่าเป็น Disbursement ตัวอย่างเช่น กรณีเดินเรือด้วยความประมาทเลินเล่อ เป็นต้น

(6) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์หรือความเป็นเจ้าของตัวเรือ (Title or Ownership)

ข้อพิพาทใด ๆ เกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในเรือในที่นี้อาจจะเกี่ยวข้องหรือไม่เกี่ยวข้องกับการครอบครองเรือก็ได้ โดยปกติแล้วเมื่อมีการส่งมอบการครอบครองเรือจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้วสิทธิในเรือก็จะติดตามไปด้วยและปัญหาหรือข้อ

พิพาทใด ๆ เกี่ยวกับสิทธิในเรือในกรณีก็สามารถยกขึ้นมาเป็นเหตุในการขอกักเรือได้ ตัวอย่างของสิทธิเรียกร้องในข้อนี้ได้แก่ ข้อพิพาทในเรื่องกรรมสิทธิ์ของหุ้นในตัวเรือ เป็นต้น สำหรับสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากข้อพิพาทเกี่ยวกับการครอบครองเรือโดยตรงนั้นเป็นสิทธิเรียกร้องที่อนุสัญญาบัญญัติไว้ในหัวข้อถัดไปไม่อยู่ในความหมายของหัวข้อนี้

ในมาตรา 20 (2) (a) ของ The Supreme Court Act 1981 กำหนดถึงสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการครอบครองหรือกรรมสิทธิ์ในตัวเรือให้เป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เจ้าหนี้จะสามารถใช้สิทธิในการขอให้กักเรือได้ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่สอดคล้องกับหัวข้อนี้ของอนุสัญญา

(7) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมเกี่ยวกับการเป็นเจ้าของการครอบครอง การใช้เรือ หรือรายได้จากเรือนั้น

สิทธิเรียกร้องประเภทนี้หากดูเผิน ๆ อาจจะคล้ายคลึงกับสิทธิเรียกร้องในหัวข้อที่แล้ว แต่หากพิจารณาให้ดีแล้วจะเห็นว่ามีย่อยคำที่แตกต่างกันและเป็นความมุ่งหมายของอนุสัญญาที่ประสงค์จะจัดแบ่งแยกสิทธิเรียกร้องประเภทนี้ไว้คนละพวกกับสิทธิเรียกร้องในหัวข้อที่แล้ว กล่าวคือ สิทธิเรียกร้องประเภทนี้จะต้องเป็นเรื่องข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์การครอบครอง การจ้างงาน และรายได้ของเรือที่เกิดขึ้นในระหว่างเจ้าของกรรมสิทธิ์ร่วมในตัวเรือเท่านั้น ซึ่งตรงนี้เป็นจุดที่แตกต่างกับสิทธิเรียกร้องในหัวข้อที่แล้ว

ในกรณีที่บรรดาเจ้าของกรรมสิทธิ์ร่วมในตัวเรือได้มอบหมายการดำเนินงานของเรือให้เป็นภาระหน้าที่ของบริษัทตัวแทน ในกรณีนี้หากมีข้อพิพาทใด ๆ เกิดขึ้นย่อมไม่ถือว่าเป็นข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างเจ้าของกรรมสิทธิ์ร่วมในตัวเรือ จึงไม่อยู่ในความหมายของบทบัญญัติข้อนี้ของอนุสัญญา

ข้อสังเกตในเรื่องการใช้สิทธิของเจ้าหนี้ตามอนุสัญญาบรัสเซลก็คือการใช้สิทธิจะมีข้อจำกัด ซึ่งข้อจำกัดทั่ว ๆ ไปของการใช้สิทธิก็กเรือ ได้แก่ การที่เรือซึ่งซังกของประเทศไทยที่เป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือ นั้นจะถูกกักได้เฉพาะเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลเพียงเท่าที่ปรากฏในอนุสัญญาเท่านั้น เว้นแต่เจ้าหนี้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะเป็นคนสัญชาติเดียวกันกับรัฐเจ้าของธง (มาตรา 2 และมาตรา 8)²⁰

2.1.2.2 สิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามกฎหมายอังกฤษ

ก. Maritime Claim ตาม The Supreme Court Act 1981

สิทธิเรียกร้องที่อาจบังคับได้โดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ซึ่งอยู่ในอำนาจการพิจารณาและพิพากษาของทางศาลพาณิชย์นาวีแห่งประเทศอังกฤษ (Admiralty Court) นั้นรวมเรียกว่า สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ “Maritime Claim” ได้มีบัญญัติและมีคำวิเคราะห์ไว้ในกฎหมายที่ตราขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรตาม The Supreme Court Act, 1981 (มาตรา 20 (2)) ได้แก่²¹

1. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการครอบครองหรือกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ หรือกรรมสิทธิ์ในส่วนตัวส่วนหนึ่งของตัวเรือ
2. ปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างเจ้าของกรรมสิทธิ์ร่วมในตัวเรือเกี่ยวกับอำนาจการครอบครอง หรือปัญหาเกี่ยวกับการจ้างแรงงานในเรือและรายได้ของเรือ
3. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการจ้างเรือ หรือภาระติดพันที่มีต่อเรือหรือส่วนตัวส่วนหนึ่งของเรือ

²⁰ United Nations, Report on the regional seminar on maritime legislation 8-11 January 1990, pp. 60-61.

²¹ จุฬา สุขมานพ, “กฎหมายพาณิชย์นาวี อะไร แค่ไหน อย่างไร”, วารสารการพาณิชย์นาวี 15 (ธันวาคม 2539) : 24-25.

4. สิทธิเรียกร้องในความเสียหายที่เรือได้รับ

5. สิทธิเรียกร้องในความเสียหายที่เรือเป็นผู้ก่อขึ้น

6. สิทธิเรียกร้องในกรณีการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บอันเป็นผลจากความบกพร่องของเรือ เครื่องมือเครื่องใช้ หรืออุปกรณ์ประจำเรือ หรือจากการกระทำละเมิด การประมาทเลินเล่อหรือความผิดของ

(ก) เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ (Charters) หรือบุคคลที่ครอบครองหรือควบคุมเรือ หรือ

(ข) นายเรือหรือคนประจำเรือ หรือบุคคลอื่นซึ่งเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือหรือบุคคลที่ครอบครองหรือควบคุมเรือจะต้องรับผิดชอบในการทำละเมิด การประมาทเลินเล่อหรือความผิดที่ก่อขึ้น

ทั้งนี้ การทำละเมิด การประมาทเลินเล่อหรือความผิดนั้นต้องเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ การจัดการเรือ การบรรทุกสินค้าลงเรือ การรับขนหรือขนถ่ายสินค้าไปจากเรือ หรือการที่ผู้โดยสารขึ้นหรือลงจากเรือ

7. สิทธิเรียกร้องในกรณีการสูญหายหรือเสียหายแก่ของที่บรรทุกในเรือ

8. สิทธิเรียกร้องจากข้อตกลงเกี่ยวกับการรับขนของ การใช้หรือการให้เช่าเรือ

9. สิทธิเรียกร้องจากกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) (ซึ่งรวมถึงสิทธิเรียกร้องจากการช่วยเหลือกู้ภัยอากาศยาน เครื่องมือเครื่องใช้และของในอากาศยาน)

10. สิทธิเรียกร้องจากการลากจูงเรือหรืออากาศยาน
11. สิทธิเรียกร้องจากการนำร่องเรือหรืออากาศยาน
12. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับของหรือวัสดุที่ส่งมอบให้แก่เรือเพื่อการปฏิบัติการหรือการบำรุงรักษา
13. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการต่อ ช่อม หรืออุปกรณ์เรือหรือที่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมการใช้เรือ
14. สิทธิเรียกร้องของนายเรือหรือคนประจำเรือเกี่ยวกับค่าจ้าง (รวมถึงเงินจำนวนใด ๆ นอกเหนือจากค่าจ้าง ซึ่งถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของค่าตอบแทนการจ้างแรงงาน)
15. สิทธิเรียกร้องของนายเรือ ผู้ส่งของ ผู้เช่าเรือหรือตัวแทนที่เกี่ยวกับเงินที่ใช้จ่ายไปก่อนเพื่อประโยชน์ของเรือ (Disbursements)
16. สิทธิเรียกร้องซึ่งเกิดจากการกระทำซึ่งเป็นหรืออ้างได้ว่าเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average)
17. สิทธิเรียกร้องซึ่งเกิดจากการกู้ยืมเงิน โดยใช้เรือเป็นประกัน (Bottomry)
18. สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการมีคำสั่งให้รับเรือหรือของซึ่งบรรทุกอยู่หรือที่ได้บรรทุกมาถึงปลายทางแล้ว หรือที่พยายามจะบรรทุกลงเรือ หรือที่เกี่ยวกับการทำให้เรือหรือของบนเรืออยู่ในสภาพเดิมหลังจากที่ถูกลัก หรือเกี่ยวกับการยึดไปเป็นทรัพย์สินของแผ่นดิน (Droit of Admiralty)

ข. สิทธิเรียกร้องอันมีลักษณะเป็นบุริมสิทธิทางทะเล

(Maritime Liens) ตามหลักกฎหมายอังกฤษ

บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) เป็นสิทธิเรียกร้องทางทะเลในอีกลักษณะหนึ่งซึ่งแตกต่างไปจากสิทธิเรียกร้องทางทะเลธรรมดาทั่วไป กล่าวคือ มีลักษณะพิเศษหลายอย่างในตัวของมันเองซึ่งจะได้กล่าวต่อไป บุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวข้องกับการกักเรืออย่างไรทำไมในอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเลจึงไม่ได้บัญญัติหรืออธิบายถึงซึ่งผู้เขียนมีข้อพิจารณา ดังนี้

ในประเด็นเรื่องความเกี่ยวพันระหว่างบุริมสิทธิทางทะเลและการกักเรือเดินทะเลนั้น อาจกล่าวได้ว่า การกักเรือ มีวัตถุประสงค์สองประการ กล่าวคือ เพื่อให้ลูกหนี้ปรากฏตัวออกมาต่อผู้คดีความที่เจ้าหน้าที่ฟ้องร้องตามสิทธิเรียกร้องที่ขอให้กักเรือในขณะเดียวกันก็เพื่อให้เรือนั้นเป็นหลักประกันในการบังคับคดีตามสิทธิ เรียกร้องทางทะเลที่ได้มีการฟ้องร้องบังคับกันนั่นเอง เมื่อบุริมสิทธิทางทะเล ก็คือ สิทธิเรียกร้องทางทะเลชนิดหนึ่งเพียงแต่มีคุณลักษณะบางอย่างพิเศษกว่าเท่านั้น ก็ย่อมที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหายโดยวิธีการกักเรือของลูกหนี้ได้เหมือนกัน

เมื่อมีการเยียวยาความเสียหายของเจ้าหน้าที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเล ทั้งเจ้าหน้าที่ธรรมดาและเจ้าหน้าที่บุริมสิทธิทางทะเลสามารถกระทำได้โดยใช้กระบวนการวิธีการกักเรือเป็นเครื่องมือในเบื้องต้น จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงที่มาที่ไปของบุริมสิทธิทางทะเลตลอดจนลักษณะและคุณสมบัติเฉพาะรวมทั้งประเภทของบุริมสิทธิทางทะเลพอเป็นสังเขปเพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ถึงปัญหาในการบัญญัติกฎหมายกักเรือให้สอดคล้องกับสิทธิของเจ้าหน้าที่ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลต่อไป

เหตุผลที่ผู้เขียนยกเอาหลักกฎหมายบุริมสิทธิทางทะเลของประเทศอังกฤษมาศึกษานั้นก็เนื่องจากว่าในเรื่องนี้นั้นตามอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเลไม่ได้บัญญัติถึงแต่อย่างใด เพียงแต่บัญญัติถึงประเภทของสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหน้าที่จะขอกักเรือได้เอาไว้รวม ๆ กันโดยไม่ได้แยกแยะว่าสิทธิเรียกร้องใดบ้างที่มีลักษณะเป็นบุริมสิทธิทางทะเล ทั้งนี้ ก็คงเพราะว่าอนุสัญญานี้มุ่งเน้นที่การกำหนดถึงสิทธิเรียกร้อง

ที่จะขอให้กักเรือได้เท่านั้น โดยมีได้ต้องการแจกแจงว่าสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้มีลักษณะพิเศษอย่างไรหรือไม่นั่นเอง อีกทั้งรายละเอียดในส่วนนี้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศบางฉบับบัญญัติถึงโดยเฉพาะอยู่แล้วซึ่งก็ได้แก่ “อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับเรื่องการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล 1926” นั่นเอง

ความหมายของบุริมสิทธิทางทะเล

โดยกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษหรือโดยกฎหมายระหว่างประเทศไม่ปรากฏการให้คำจำกัดความของบุริมสิทธิทางทะเลไว้โดยชัดเจน แต่จะปรากฏออกมาในรูปของการนำมาใช้และการรับรองตามสิทธิ เนื่องจากการรับรองหรือยอมรับนำมาใช้เป็นการง่ายกว่าการใช้คำจำกัดความของคำว่า บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) แม้กระทั่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันสำหรับหลักเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนอง 1926 ก็เพียงแค่ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลว่าเป็นสิทธิเรียกร้องที่ติดตามไปกับเรือไปทุกหนทุกแห่งไม่ว่าจะอยู่ในความครอบครองของใครก็ตาม แต่ก็มีได้มีมาตราใดที่ให้คำจำกัดความของบุริมสิทธิทางทะเลไว้อย่างชัดเจน

ลักษณะของบุริมสิทธิทางทะเล

บุริมสิทธิทางทะเลมีลักษณะสำคัญดังต่อไปนี้²²

- (1) สิทธิเรียกร้องพิเศษ (Privileged Claim or Charge)
- (2) เหนือทรัพย์สินทางทะเล (Upon Maritime Property)

²² กนกพร วชิราภกร, “การบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 21.

เสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น

บุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้น

- (3) สำหรับการให้บริการแก่ทรัพย์สินนั้น หรือสำหรับความ
 - (4) เกิดขึ้นทันทีที่เหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิด
 - (5) ติดตามไปกับทรัพย์สินโดยไม่เปิดเผยหรือไม่มีเงื่อนไข
 - (6) บังคับโดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem)
- (1) สิทธิเรียกร้องพิเศษ (Privileged Claim or Charge)

สิทธิเรียกร้องพิเศษในความหมายของบุริมสิทธิทางทะเล หมายถึง สิทธิในการได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้อื่น ทั้งนี้เป็นไปตามหลักนโยบายสาธารณะ (Public Policy) จึงทำให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล มีสิทธิได้รับชำระหนี้ในลำดับที่เหนือกว่าการจำนอง (Mortgage) สิทธิยึดหน่วง (Possessory Liens) และสิทธิเรียกร้องอื่นที่ต้องฟ้องบังคับคดีต่อทรัพย์สิน จึงถือว่าบุริมสิทธิทางทะเลเป็นบุริมสิทธิในลำดับแรกในการได้รับชำระหนี้

- (2) เหนือทรัพย์สินทางทะเล (Upon Maritime Property)

บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่อยู่เหนือทรัพย์สินทางทะเล (Maritime Property) โดยธรรมเนียมปฏิบัติ ทรัพย์สินทางทะเล หมายถึง เรือ (Ship) สินค้า (Cargo) และค่าระวางเรือ (Freight) แต่โดยแนวทางของบทบัญญัติกฎหมายของประเทศไทย ทรัพย์สินทางทะเลอาจมีความหมายขยายไปถึง Aircraft และ Hovercraft และทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับสิ่งดังกล่าว

เสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น

- (3) สำหรับการให้บริการแก่ทรัพย์สินนั้น หรือสำหรับความ

- สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล จะต้องเป็น
- สิทธิเรียกร้องสำหรับ
- (1) ความเสียหายที่ถูกกระทำขึ้นโดยเรือ (Damage)
 - (2) ค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage)
 - (3) ค่าจ้างของคนประจำเรือ (Seaman's Wages)
 - (4) ค่าจ้างของนายเรือ และเงินทรองจ่ายที่นายเรือจ่ายไป (Master Wages and Disbursements)

(5) สัญญากู้เงิน Bottomry และ Respondentia

(4) เกิดขึ้นทันทีที่เหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้น (Accruing from the moment of the events out of which the maritime lien arise)

บุริมสิทธิทางทะเลนั้นจะติดไปกับทรัพย์สินทันทีที่เหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น กรณีความเสียหาย (Damage) หรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) บุริมสิทธิทางทะเลจะเกิดขึ้นทันทีที่ความเสียหายถูกกระทำขึ้นโดยเรือ หรือทันทีที่มีการช่วยเหลือเรือที่ประสบอันตรายสำเร็จ

ลักษณะของบุริมสิทธิทางทะเลลักษณะนี้ทำให้บุริมสิทธิทางทะเลแตกต่างจากสิทธิเรียกร้องอื่นที่ต้องฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Statutory right) ที่มิใช่สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

(5) ติดตามไปกับทรัพย์สินโดยไม่เปิดเผยหรือไม่มีเงื่อนไข
(Travelling with the property secretly and unconditionally)

บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่มองไม่เห็นและไม่เปิดเผยไม่สามารถลบไปได้หรือไม่สามารถโอนกันได้ กล่าวคือ บุริมสิทธิทางทะเลจะตกติดไปกับทรัพย์สินไม่ว่าทรัพย์สินนั้นจะอยู่ในความครอบครองของบุคคลใดก็ตาม หรือมีอยู่เหนือเรือแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าของเรือลำนั้นก็ตามนั้น

(6) บังคับโดยการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Enforced by an action in rem)

การบังคับสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล จะกระทำได้โดยการฟ้องร้องต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) และภายใต้กระบวนการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินนี้ ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลจะต้องร้องขอให้มีการกักเรือโดยเจ้าหน้าที่ของศาลพาณิชย์นาวี (Admiralty Court) และในที่สุดก็จะขายเรือเพื่อมาชำระหนี้แก่เจ้าหนี้

คุณสมบัติของบุริมสิทธิทางทะเล²³

1. เป็นสิทธิที่ติดอยู่กับทรัพย์สิน

บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่ติดอยู่กับทรัพย์สินทันทีที่เหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้น โดยที่บุริมสิทธิทางทะเลไม่ต้องจดทะเบียน จึงทำให้ไม่สามารถรู้ได้ว่าทรัพย์สินนั้นมีบุริมสิทธิทางทะเลติดอยู่ ดังนั้นผู้ซื้อเรือจะต้องระวังว่าเรือที่จะซื้อตกอยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลหรือไม่ ในทางปฏิบัติแล้วผู้ซื้อสามารถเรียกร้องค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการรอนสิทธิจากผู้ขายหากมีสิทธิเรียกร้องดังกล่าว

²³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 24.

อยู่เหนือเรือก่อนทำการซื้อขาย แต่อย่างไรก็ตาม การเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวมิได้กระทบกระเทือนต่อบุริมสิทธิทางทะเลที่มีอยู่เหนือทรัพย์สินของเจ้าหนี้อุริมสิทธิทางทะเล

2. เป็นสิทธิที่มีขึ้นโดยไม่ต้องครอบครองทรัพย์สิน

บุริมสิทธิทางทะเล มิใช่สิทธิเรียกร้องที่ต้องครอบครองทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลเหมือนกับสิทธิยึดหน่วง (Possessory Liens) บุริมสิทธิทางทะเลยังคงมีอยู่ แม้ว่าจะไม่ได้ครอบครองทรัพย์สินนั้น และยังคงติดตามทรัพย์สินไปทุกหนทุกแห่ง

3. เป็นสิทธิที่มีได้กำหนดขึ้นโดยนิติกรรมสัญญา

บุริมสิทธิทางทะเลกำหนดขึ้นโดยบทบัญญัติของกฎหมาย และจะกำหนดให้เกิดขึ้นโดยนิติกรรมสัญญาไม่ได้ กล่าวคือ คู่สัญญาจะทำนิติกรรมสัญญาเพื่อกำหนดให้มีสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้นต่อกันไม่ได้

ถึงแม้ว่าบุริมสิทธิทางทะเลจะกำหนดไม่ได้โดยนิติกรรมสัญญา แต่การบังคับและคงอยู่ของบุริมสิทธิทางทะเลอาจถูกกำหนดโดยนิติกรรมสัญญาได้ ตัวอย่างเช่น กรณี Bottomry Liens อาจขยายไปถึงเรือ และค่าระวางเรือ ซึ่งรวมไปถึงสินค้าด้วย หากกำหนดในสัญญาว่า Bottomry นอกจากนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลอาจสละซึ่งหรือทำให้หมดไปซึ่งสิทธิในการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินได้

4. เป็นสิทธิที่ตกติดไปกับทรัพย์สิน

บุริมสิทธิทางทะเลจะตกติดไปกับทรัพย์สิน แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนผู้ครอบครองทรัพย์สินนั้น โดยธรรมชาติของบุริมสิทธิทางทะเลแล้ว ถือเป็นสิทธิที่จะลบไปไม่ได้ กล่าวคือ บุริมสิทธิทางทะเลจะไม่สิ้นสุดลงจนกว่าจะมีการกระ

ทำหรือเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งตามที่กฎหมายกำหนดให้บุริมสิทธิทางทะเลสิ้นสุดลงเท่านั้น

แล้ว

5. เป็นสิทธิที่ไม่ระงับไปแม้มีการโอนทรัพย์สินไป

บุริมสิทธิทางทะเล เป็นสิทธิที่มีเมื่อมีการโอนสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลไปยังผู้รับโอน บุริมสิทธิทางทะเลจะไม่ระงับไปและผู้รับโอนย่อมมีสิทธิเช่นเดียวกับผู้โอน

ประเภทของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

ในประเทศอังกฤษ กำหนดให้สิทธิเรียกร้องทางทะเล ดังต่อไปนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล

- (ก) สิทธิเรียกร้องสำหรับความเสียหายที่กระทำโดยเรือ (Claim for damage done by ship)
- (ข) สิทธิเรียกร้องสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัย (Claim for salvage)
- (ค) สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าจ้างของนายเรือและลูกเรือ (Claim for wage of master and crew)
- (ง) สิทธิเรียกร้องสำหรับค่าใช้จ่ายที่นายเรือทอดรองจ่ายไปก่อน (Claim by a master for disbursement)
- (จ) สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการกู้ยืมเงินแบบ

Bottomry and Respondentia

บุริมสิทธิทางทะเลและการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน

สำหรับประเทศอังกฤษ การฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินเป็นกระบวนการพิจารณาที่สำคัญของศาลพลาณิชยนาวิ (Admiralty Court) ซึ่งเป็นวิธีการบังคับใช้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล โดยมีลักษณะที่เห็นได้ชัดเจน คือ

ก. เป็นวิธีการที่จะกระทำไปโดยแยกต่างหากกับการฟ้องคดีต่อตัวบุคคล (Action in Personam)

ข. จะต้องมีการกักทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สินหรือมีกองทุนเป็นหลักประกัน

ค. การแสดงเขตอำนาจศาล โดยการออกหมายเพื่อกักทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง

ง. การขายโดยคำสั่งศาล และการโอนหลักประกันเจ้าของกระบวนการขายทรัพย์สินนั้น

ดังนั้นการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) จึงเป็นกลไกตามกฎหมายที่จะใช้ยันกับตัวเรือ เพื่อให้ได้มาซึ่งหลักประกันในรูปลักษณะบางประการ

ผลของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลในแง่การบังคับใช้สิทธิ²⁴

²⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 83.

ผลที่ชัดเจนสำหรับสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล ในแง่การบังคับใช้สิทธิพอสรุปได้ดังต่อไปนี้

ก. บุริมสิทธินำมาซึ่งสิทธิ และทางเยียวยาที่มีต่อตัวจำเลยให้รับผิดชอบเป็นการส่วนตัว

ข. บุริมสิทธิสามารถบังคับใช้ผ่านวิธีการฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) และการฟ้องคดีดังกล่าวจะต้องมีลักษณะ

(1) มีเรือ สินค้า หรือค่าระวางเรือ อยู่ภายใต้การถูกกัก (Arrest) ได้ก่อนดำเนินการฟ้องคดี

(2) ในการฟ้องคดี จะใช้หมายฟ้องคดี in rem (Writ in Rem)

(3) บุริมสิทธิเกิดขึ้นจากเหตุการณ์เฉพาะเรื่อง ที่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิ (ตัวอย่างเช่น เรือโค่นกัน)

(4) เรือ สินค้าหรือค่าระวางเรือ เป็นวัตถุในการฟ้องบังคับคดีต่อตัวทรัพย์สินและนำมาซึ่งสิทธิในการยึดหน่วง และมีลำดับการได้ชำระหนี้เหนือเจ้าหนี้ทั้งหลาย ไม่ว่าจะป็นหนี้ที่เกิดขึ้นก่อนหรือหลังก็ตาม

(5) สามารถบังคับได้กับเรือแม้ว่าเรือจะถูกขายไปไม่ว่าผู้ซื้อจะทราบการมีอยู่ของบุริมสิทธิทางทะเลหรือไม่ก็ตาม

(6) ถ้าบุคคลที่ต้องรับผิดชอบตัวเป็นผู้เช่ามาเรือลำซึ่งมีบุริมสิทธิ บุริมสิทธิอาจถูกบังคับใช้ได้กับเรือลำดังกล่าว

(7) บุริมสิทธิทางทะเลไม่สามารถโอนไปได้

ยกเว้น Bottomry Bonds

(8) การกักเรือเป็นส่วนหนึ่งของการฟ้องคดีต่อ
ตัวทรัพย์กล่าวคือมีประโยชน์ในการบังคับตามบุริมสิทธิในภายหลังโดยการขายเรือตามคำสั่ง
ศาลเมื่อกระบวนการพิจารณาสิ้นสุด

(9) การขายโดยคำสั่งศาลเป็นขั้นตอนการ
บังคับใช้บุริมสิทธิ ซึ่งทำให้บุริมสิทธิทางทะเลระงับสิ้นไป

(10) บุริมสิทธิทางทะเลระงับโดยการปล่อย
เวลาให้หมดไป (Laches) การสละ หรือการได้รับชำระหนี้เงินเป็นที่พอใจ โดยการวางหลัก
ประกัน การประกันตามหลักของการหมดไปของเงินเวลา

2.1.2.3 สิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือได้ตามกฎหมายฝรั่งเศส

เดิมแนวคิดในการกักเรือของฝรั่งเศส และกลุ่มประเทศภาคพื้น
ยุโรปนั้นมีลักษณะเหมือนกัน กล่าวคือ การกักเรือถือเป็นกระบวนการทางศาลในการเยียวยา
สิทธิเรียกร้องทางทะเลเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักประกันในการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องแต่หลัง
จากที่ประเทศฝรั่งเศสได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเลแล้ว
แนวคิดในการกักเรือก็ต้องเปลี่ยนไปโดยการกักเรือเดินทะเลที่ชักธงของประเทศในภาคี
สมาชิกอนุสัญญานี้ ฝรั่งเศสจะกักได้เฉพาะเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลเท่าที่ปรากฏใน
รายการสิทธิเรียกร้อง 17 รายการในมาตรา 1 ของอนุสัญญานี้เท่านั้น อย่างไรก็ตาม
กฎหมายฝรั่งเศสก็ไม่ได้กำหนดถึงเงื่อนไขหรือลักษณะของสิทธิเรียกร้องทางทะเล (Creance
Maritime) เอาไว้ในรายละเอียด หากแต่ได้กำหนดไว้เพียงว่าศาลจะอนุญาตให้มีการกักเรือ
ได้ก็ต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้แสดงให้เห็นว่าสิทธิเรียกร้องดังกล่าวตั้งอยู่บนหลักการของสิทธิเรียกร้อง

นั้นเท่านั้น²⁵ แต่ถ้าเรือนั้นไม่ได้ชักธงของประเทศภาคีสมาชิกอนุสัญญาศาลของฝรั่งเศสก็อาจใช้อำนาจยึดเรือได้ในฐานะเป็นการบังคับคดีตามสิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเป็นการที่เจ้าหน้าที่จะสามารถกระทำได้อย่างได้แนวคิดพื้นฐานของประเทศแถบภาคพื้นยุโรปหรือพวก Civil Law นั่นเอง

2.1.3 บุคคลผู้มีสิทธิร้องขอให้กักเรือ

ผู้มีสิทธิร้องขอให้กักเรือได้ตามอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดิน

ทะเล

ตามอนุสัญญาไม่ได้ให้รายละเอียดมากมายนักเกี่ยวกับตัวเจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิร้องขอให้กักเรือ แต่ก็ได้ให้คำนิยามเอาไว้ในมาตรา 1 (4) เพียงสั้น ๆ ว่า “เจ้าหน้าที่” (Claimant) หมายถึง บุคคลใดบุคคลหนึ่งผู้ซึ่งอ้างว่าเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเล

ดังนั้น ในประเด็นนี้หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาจึงออกจะกว้างและสามารถตีความได้ครอบคลุมไม่ว่าเจ้าหน้าที่ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องนั้นจะเป็นใครก็ตามก็อยู่ในความหมายของเจ้าหน้าที่ตามอนุสัญญาในอันที่จะขอ กักเรือ ได้เพียงแต่อ้างว่าเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลเท่านั้น โดยอาจจะเป็นผู้ที่ระดมหรืออาจเป็นผู้ที่บริมสิทธิทางทะเลก็ได้ อีกทั้งไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นผู้ที่ระดมสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากมูลสัญญาหรือมูลเหตุตามที่กฎหมายกำหนดไว้แต่อย่างใด

²⁵ ไพทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส, หน้า 79. อย่างไรก็ดี ตามกฎหมายฝรั่งเศสมีปัญหาอยู่เหมือนกันว่าถ้อยคำดังกล่าวนี้มีความหมายเพียงใด ไพรคดู ไพทชิต เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, หน้า 102.

กฎหมายของอังกฤษ

ตามกฎหมายอังกฤษบุคคลที่จะสามารถร้องขอให้กักเรือได้นั้นกฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่าใครบ้างที่จะมีสิทธิในการร้องขอให้กักเรือเพื่อดำเนินคดีแบบ in rem ได้ แต่จากบทบัญญัติในมาตรา 20 (2) ของกฎหมาย The Supreme Court Act 1981 ซึ่งระบุถึงสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือใน 18 รายการนั้นพบว่าใครก็ตามถ้าหากเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือใน 18 รายการตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ก็ย่อมสามารถที่จะใช้สิทธิขอให้กักเรือได้ทั้งสิ้น

กฎหมายของฝรั่งเศส

ผู้ที่สามารถยื่นคำขอกักเรือหรือยึดเรือได้ ได้แก่ เจ้าหนี้ ซึ่งอาจจะหมายถึงเจ้าหนี้ในกิจการพาณิชย์ของผู้ถูกยึดหรือกักเรือ เช่น บุคคลใดที่ให้กู้ยืมเงินแก่ผู้กู้ซึ่งนำเงินนั้นไปซื้อเรือก็สามารถกักหรือยึดเรือของผู้กู้ได้ หรืออาจเป็นเจ้าหนี้ธรรมดา (creancier chirographaire) เจ้าหนี้จำนอง (creancier hypothecaire) หรือเจ้าหนี้บุริมสิทธิ (creancier privilegie) ก็ได้

นอกจากนั้นเจ้าหนี้ในเหตุการณ์ที่เกิดจากเรือ โคนกันซึ่งถือเป็นบุคคลผู้ถูกละเมิดกฎหมายฝรั่งเศสก็อนุญาตให้ยื่นคำขอกักเรือหรือยึดเรือได้โดยนำบทบัญญัติมาตรา 2092 ของประมวลแพ่งมาใช้²⁶

เมื่อพิจารณาจากหลักการของอนุสัญญาตลอดจนกฎหมายของประเทศอังกฤษและกฎหมายของฝรั่งเศสแล้วพบว่าเจ้าหนี้ที่จะสามารถใช้สิทธิขอให้กักเรือได้นั้นไม่มีกฎหมายของประเทศใดเลยหรือแม้แต่อนุสัญญาที่จะกำหนดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดต่าง ๆ เอาไว้นั้นก็ย่อมหมายความว่าคุณสมบัติในการเป็นเจ้าหนี้ผู้ใช้สิทธิขอกักเรือได้นั้นมีอยู่เพียงประการเดียวซึ่งก็คือผู้นั้นจะต้องเป็นเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลตามที่อนุสัญญา

²⁶ ไททชิต เอกจริยกร, ถ้อยแถลงกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, หน้า 30.

บัญญัติไว้เท่านั้น โดยไม่จำกัดว่าจะเป็นคนสัญชาติใดนั่นเอง แม้ตามอนุสัญญามาตรา 7 (1) จะได้กำหนดสถานการณ์บางอย่างขึ้นมา* เพื่อช่วยในเรื่องเขตอำนาจศาลในการฟ้องร้องคดีอันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องก็ตามแต่นั้นก็เป็นเพียงการอำนวยความสะดวกในแง่วิธี สบัญญัติเท่านั้นมิใช่เป็นการกำหนดคุณสมบัติในเชิงเนื้อหาสาระบัญญัติขึ้นมาใหม่เพื่อสร้างข้อจำกัดใด ๆ ต่อบุคคลผู้ทรงสิทธิเรียกร้องในอันที่จะขอให้กักเรือได้แต่อย่างใด

2.1.4 เรือที่จะขอให้กักได้

ก. ประเภทและสัญชาติของเรือที่จะถูกกักได้

อนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล

อนุสัญญานี้ใช้บังคับเฉพาะเรือเดินทะเล (Seagoing Ships) เท่านั้น แม้จะปรากฏว่าในชื่อของอนุสัญญาตลอดจนถึงในอารัมภบทของอนุสัญญาจะใช้คำว่า “Ship” เฉย ๆ แต่ก็ต้องเข้าใจว่าหมายถึงเรือเดินทะเล (Seagoing Ships) เสมอ

อนุสัญญาจะใช้บังคับแก่เรือที่ชักธงของประเทศภาคีอนุสัญญาและในเขตอำนาจของประเทศภาคีอนุสัญญา

เรือที่ชักธงของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาก็ถูกกักได้ในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาไม่ว่าเพื่อสิทธิเรียกร้องที่อนุสัญญากำหนดไว้หรือเพื่อสิทธิเรียกร้องอื่นตามที่กฎหมายภายในของประเทศภาคีอนุสัญญาได้กำหนดไว้ซึ่งถือว่าแตกต่างจากอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่น ๆ มากเพราะโดยปกติแล้วอนุสัญญาจะมีผลใช้บังคับเฉพาะแก่ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาเท่านั้น

กฎหมายของอังกฤษ

* มาตรา 7 (1) กำหนดให้เจ้าหน้าที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องนั้นต้องมีภูมิลำเนา หรือสถานประกอบการธุรกิจหลักอยู่ในประเทศที่ได้มีการกักเรือ

การดำเนินคดีต่อตัวทรัพย์สิน (action in rem) ในกฎหมายอังกฤษนั้นก็ตกอยู่ภายใต้หลักความคุ้มกัน (immunity) ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศเช่นกัน กล่าวคือ เรือลำใดมีสิทธิความคุ้มกันพิเศษต่างจากเรืออื่น เรือเหล่านั้นก็ย่อมไม่มีโอกาสได้รับหมายกักเรือและปลดปล่อยจากการกักเรือ²⁷

บางครั้ง “บุคคล” อาจได้รับความคุ้มกันทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนจากศาลอังกฤษซึ่งผลลัพธ์ก็คือไม่มีการดำเนินคดีแบบ in rem ต่อบุคคลดังกล่าว กล่าวคือไม่มีการออกหมายเพื่อทำการกักเรือนั่นเอง

กรณีที่ศาลอังกฤษให้ความคุ้มกันจากการดำเนินคดีมี 4 กรณีดังต่อไปนี้

²⁸
นี้

- (1) The Crown
- (2) Foreign Sovereigns
- (3) Foreign Vessels proceeded against in wages claims
- (4) Claims falling under the provisions of the rhine navigation

convention 1868

1. The Crown

การที่ The Crown (กษัตริย์) ได้รับความคุ้มกันจากการดำเนินคดีทางศาลเป็นเหตุผลในเชิงประวัติศาสตร์หลายประการตามกฎหมาย Crown Proceedings Act 1947 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กล่าวถึงการดำเนินคดีในหลาย ๆ เรื่องเกี่ยวกับ The Crown (กษัตริย์) ก็ไม่ได้กล่าวถึงการดำเนินคดีต่อเรือของกษัตริย์โดยมาตรา 29 (1)(1) ของกฎหมายดังกล่าวนี้ไม่ได้กล่าวถึงกระบวนการพิจารณาแบบ in rem และการกักเรือ การยึดหน่วง หรือขายเรือของ

²⁷ United Nations, *Essays on maritime legislation* (Bangkok : ESCAP, 1990), p.163.

²⁸ United Nations, “*Report on the regional seminar on maritime legislation 8-11 January,*” p.67.

กษัตริย์แต่อย่างใดนั้นก็แปลความได้ว่ากรกเรือของกษัตริย์ตามกฎหมายอังกฤษนั้นไม่สามารถทำได้ ทั้งนี้ประจักษ์พยานอีกประการหนึ่งที่ยืนยันได้ก็คือในมาตรา 24 (2)(c) ของ Supreme Court Act 1981 ซึ่งระบุไว้ว่าการดำเนินคดีแบบ in rem หรือการกเรือของกษัตริย์นั้นไม่สามารถทำได้

จะเห็นได้ว่ากฎหมายทั้งสองฉบับข้างต้นกล่าวถึงในเชิงไม่เป็นคุณ ดังนั้นจึงตีความได้ว่าความคุ้มครองที่กฎหมายให้แก่กษัตริย์นั้นมีขึ้นตามกฎหมายที่เป็นกฎเกณฑ์ทั่วไปซึ่งมีอยู่เดิมก่อนที่จะมีกฎหมายทั้งสองฉบับ

ปัญหาแรกที่ต้องพิจารณาเป็นประเด็นถัดมาก็คือว่าการที่กฎหมายเขียนว่า “Her Majesty’s Ships” นั้นหมายความว่าอย่างไรตามมาตรา 38 (2) ของ Crown Proceedings Act 1947 ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่าหมายถึงเรือซึ่งใช้หาประโยชน์ในนามส่วนพระองค์หรือขึ้นทะเบียนเป็นเรือของรัฐบาลเพื่อวัตถุประสงค์ตามกฎหมาย Merchant Shipping Acts 1894 to 1940 หรือเป็นเรือซึ่งกษัตริย์เช่าหรือเช่าช่วงหรือผูกขาดการครอบครองแต่เพียงผู้เดียว แต่ไม่รวมถึงเรือใด ๆ ซึ่งถูกใช้ประโยชน์นอกเหนือไปจากสิทธิของรัฐบาลซึ่งจะสามารถกระทำไ้เว้นแต่เรือซึ่งกษัตริย์เช่าหรือเช่าช่วงมาทั้งลำหรือครอบครองแต่ผู้เดียวเพื่อใช้ตามสิทธิที่มีอยู่

จากคำจำกัดความดังกล่าวทำให้เกิดความไม่แน่นอนขึ้นมาแล้วว่า แม้เราจะตีความชัดเจนว่าการดำเนินคดีแบบ in rem นั้นไม่สามารถทำได้ต่อกษัตริย์ก็ตาม แต่ในบางครั้งอาจจะกระทำไ้ต่อเรือซึ่งมิใช่ทรัพย์สินของกษัตริย์โดยแท้จริงเป็นต้นว่าได้มีการเช่าเรือมาอีกทอดหนึ่ง ดังนั้นการพิจารณาคดีจึงต้องดูจากคำจำกัดความว่าอะไรคือ “Crown Property” อะไรคือ “Crown”

Lord Denning เห็นว่าคำว่า “Crown” นั้นมีลักษณะที่ยึดหยุ่นได้* โดยอาจรวมไปถึงหน่วยงานของรัฐบาล ตลอดจนเจ้าหน้าที่และตัวแทนของกษัตริย์ด้วย

สำหรับเรือที่จะถือว่าเป็น “Crown Property” ได้นั้นจะต้องเป็นเรือที่กษัตริย์มีอำนาจเหนือเรือและควบคุมด้วยตัวของพระองค์เอง ซึ่งในกรณีของการเช่าเรือเปล่า (demise charter) น่าจะถูกจัดว่าเป็นเรือที่ได้รับความคุ้มครองในขณะที่การเช่าเรือแบบ Time Charter และ Voyage Charter ไม่ถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่จะได้รับความคุ้มครองจากการดำเนินคดีแต่อย่างใด**

ปัญหาว่าเรือซึ่งถือว่าเป็นของกษัตริย์จะสามารถเปลี่ยนมาเป็น “Crown Property” ตามเงื่อนไขที่มีการเรียกร้องได้หรือไม่

ในคดี The “Sarpem” 1916 P.36 เรือลากจูงที่กษัตริย์ร้องขอได้ก่อให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage) ขึ้นแก่เรือที่ชื่อ “Sarpem” จึงเป็นที่ถกเถียงกันว่ารางวัลสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในกรณีนี้ถูกมาตรา 557 M.S.A. 1984 บัญญัติห้ามเอาไว้ ด้วยเหตุผลที่ว่าเรือลากจูงดังกล่าวนั้นเป็นเรือของกษัตริย์ซึ่งศาลอุทธรณ์ไม่เห็นพ้องด้วยโดยเห็นว่าเงื่อนไขของการเรียกร้องดังกล่าวไม่เพียงพอที่จะทำเรือนั้นกลายเป็นของพระเจ้าแผ่นดิน เนื่องจากว่ากรรมสิทธิ์ของเรือดังกล่าวไม่ได้เคยตกเป็นของกษัตริย์แม้ทั้งชั่วคราวหรือถาวรแต่อย่างใด

2. ความคุ้มกันเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตย (Sovereign Immunity)

กฎหมายอังกฤษได้คำนึงถึงความคุ้มกันเด็ดขาดซึ่งมีต่ออธิปไตยของรัฐต่างประเทศโดยตรง และต่อตัวแทนทางการทูตมาเป็นเวลาช้านานแล้ว ความคุ้มกันดังกล่าวนี้ขยายไปถึงการดำเนินคดีทางแพ่งกับรัฐด้วย เพียงเท่าที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 10, 12, 13

* ในคดี Trendtex Trading Corp. V Central Bank of Nigeria, (1977), 1 All.E.R. 881, 894.

** The “Berie” (1886) 6 Asp. M.L.C. 26.

ของกฎหมายความคุ้มกันของรัฐ (State Immunity Act 1975) ซึ่งกล่าวถึงการดำเนินคดีแบบ in rem อันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องทางทะเล

ในมาตรา 10 ของ State Immunity Act 1975 เราอาจกล่าวได้ว่าเป็นบทบัญญัติที่จำกัดสิทธิความคุ้มกัน (restrictive theory of immunity) กล่าวคือเป็นบทบัญญัติที่ยกเว้นความคุ้มกันที่มีต่อเรือของรัฐต่างประเทศถ้าหากพบว่าเรือนั้นใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ หรือมีวัตถุประสงค์ในการค้าขาย ซึ่งในประเด็นนี้เคยมีคดีตัวอย่างให้เห็นแล้วในคดี “The Philliping Admiral” (1974) 2 Lloyd’s Rep 568

3. การฟ้องเรียกค่าจ้างต่อเรือต่างประเทศ (Wages Actions Against Foreign Ships)

ในมาตรา 14 ของกฎหมายเกี่ยวกับกงสุล (Consular Relations Act 1968) ระบุให้คำสั่งต่าง ๆ ในสภาซึ่งจำกัดขอบเขตในเรื่องเขตอำนาจศาลที่จะรับฟ้องคดีเกี่ยวกับค่าจ้างของลูกเรือหรือผู้คุมเรือต่างประเทศ เว้นแต่ กรณีที่กงสุลได้รับคำบอกกล่าวแล้ว ไม่ได้คัดค้านภายในสองสัปดาห์

4. อนุสัญญาการเดินเรือในแม่น้ำ Rhine (Rhine Navigation convention 1868)

ในเรื่องการเดินเรือในแม่น้ำ Rhine จาก Basle ไปสู่ทะเลปีดนั้น การจัดระบบการเดินเรือและเขตอำนาจศาลในเรื่องสิทธิเรียกร้องทางแพ่งจะต้องบังคับตามอนุสัญญาดังกล่าว

กฎหมายของฝรั่งเศส

กฎหมายของฝรั่งเศสวางหลักในเรื่องเรือที่จะถูกยึดหรือกักได้ไว้ว่าเรือเดินทะเลทุกลำสามารถถูกกักหรือยึดได้ทั้งนั้น ไม่ว่าจะใช้เพื่อประโยชน์ในเชิงการค้า

การประมง เพื่อความสำราญ การกีฬา หรือเพื่อวิทยาศาสตร์ เรือเหล่านี้ส่วนถูกกักหรือยึดได้เสมอ²⁹

ข้อยกเว้นในเรื่องนี้เดิมมีอยู่ 2 ประการ กล่าวคือ

- (1) ห้ามยึดหรือกักเรือที่พร้อมเดินทาง (le navire pret a faire voile)
- (2) ห้ามยึดเรือและสินค้าซึ่งเป็นของรัฐ

แต่ปัจจุบันข้อยกเว้นในประการแรกนั้น ได้ถูกยกเลิกไปแล้วโดยมีการแก้ไขประมวลกฎหมายพาณิชย์ของฝรั่งเศสในปี ค.ศ. 1967* เพื่อให้สอดคล้องกับแนวความคิดของอนุสัญญากักเรือ ปี 1952 ซึ่งอนุญาตให้มีการกักเรือที่พร้อมออกเดินทะเล (Ships ready to sail) ได้

โดยทั่วไปแล้วเรือซึ่งรัฐบาลฝรั่งเศสเป็นเจ้าของนั้นจะมีความคุ้มกันจากการกักและการยึด ความคุ้มกันเช่นนี้มีได้เช่นเดียวกันกับเรือของรัฐต่างประเทศในกรณีที่รัฐต่างประเทศนั้น ๆ ไม่ได้ดำเนินการโดยอำนาจในทางมหาชน แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นเรือของรัฐต่างประเทศที่เป็นคู่สัญญาในอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยความคุ้มกันของเรือที่รัฐเป็นเจ้าของ ปี 1926 (Brussels Convention on Immunity of State-Owned Ships 1926) ด้วย เนื่องจากฝรั่งเศสได้ให้สัตยาบันแก่อนุสัญญานี้จึงต้องใช้กฎเกณฑ์ในอนุสัญญานี้บังคับ

ข. กรณีลูกหนีมีเรือหลายลำเรือลำใดบ้างที่จะถูกกักได้

อนุสัญญาบรัสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล

ตามอนุสัญญากำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้ว่าในกรณีที่เป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับ

²⁹ ไพทชาติ เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, หน้า 31.

* ตามกฎหมายฉบับที่ 5 ลงวันที่ 3 มกราคม ค.ศ. 1967.

1. ข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิหรือกรรมสิทธิในเรือ
2. ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองการใช้ หรือ รายได้จากเรือ
3. การจำนองเรือ

เฉพาะเรือที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องเท่านั้นที่จะถูกกักได้เรือลำอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องจะถูกกักไม่ได้ ดังนั้น หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นมาเรือลำใดเกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้อง 3 ประเภทข้างต้นย่อมสามารถถูกกักได้ภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญา เจ้าหนี้ย่อมสามารถกักเรือลำอื่น (sister ship) ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องดังกล่าวไม่ได้ ในทางกลับกัน หากเป็นสิทธิเรียกร้องประเภทอื่น ๆ นอกเหนือไปจาก 3 ประเภทดังกล่าว เจ้าหนี้ย่อมสามารถกักเรือของลูกหนี้ยได้ ทั้งเรือลำที่เกี่ยวข้องหรือไม่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องดังกล่าว*

สิทธิในการกักเรือลำอื่นของลูกหนี้ยนั้นเป็นการที่อนุสัญญาให้สิทธิแก่เจ้าหนี้ยที่จะเลือกกักเรือลำใดลำหนึ่งระหว่างเรือที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องกับเรือลำอื่นของลูกหนี้ยเจ้าหนี้ยจะกักทั้งสองลำพร้อมกันไม่ได้³⁰

กฎหมายอังกฤษ

สิทธิในการกักเรือ sister ship นั้นตามกฎหมายคอมมอนลอว์ของอังกฤษไม่ได้ให้สิทธิไว้ แต่สิทธิดังกล่าวมีบัญญัติอยู่ในกฎหมายบัญญัติ (Statute) ทั้งหมด

สหราชอาณาจักรนำ Arrest Convention มาใช้บังคับเป็นกฎหมายภายในโดยผ่านทาง Administration of Justice Act 1956 ซึ่งบางส่วนในกฎหมายฉบับนี้กล่าวถึงเรื่องการกักเรือ sister ship อันทำให้มีข้อน่าคิดว่าในการกักเรือหนี้ยผู้ใช้สิทธิกักเรือจะกักเรือลำใดได้บ้างระหว่าง เรือลำที่เกี่ยวข้องกับการเกิดสิทธิเรียกร้องโดยตรง (Particular Ship)

* โปรตคูอนุสัญญากักเรือ มาตรา 3 ในภาคผนวกท้ายเล่ม

³⁰ ไพทชิต เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, หน้า 19.

กับเรือ sister ship หรือถือว่าเป็นสิทธิในการที่จะเลือกของผู้เป็นเจ้าของหนึ่งที่จะใช้สิทธิบังคับเอา กับเรือสองลำที่เจ้าของเรือเกี่ยวข้องอยู่

ในสมัยที่กฎหมายปี 1956 เริ่มใช้บังคับใหม่ ๆ ประเทศอังกฤษมี ปัญหาที่ต้องตีความกันในเรื่องเรือ Sister Ship ว่า เรือลำที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องโดยตรง (Particular Ship) กับเรือลำอื่นของลูกหนี้ที่ไม่เกี่ยวข้องกันกับสิทธิเรียกร้อง (Sister Ship) นั้นจำเป็นหรือไม่ว่าลูกหนี้จะต้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เหนือเรือทั้งสองลำ ซึ่งศาลในยุคนั้นตีความว่า ทั้งเรือ Particular Ship และเรือ Sister Ship จะต้องเป็นกรรมสิทธิ์ของจำเลยทั้งสองลำ (Common Ownership Link)*

การตีความอย่างแคบ ๆ นี้มีมาช้านานกว่า 30 ปี จนกระทั่งมีคำพิพากษาศาลอุทธรณ์ในคดี “Span Terza” ในปี 1982** ซึ่งในคดีนี้จำเลยเช่าเหมาเรือแบบ time charter ไปจากโจทก์แล้วไม่ชำระค่าเช่าเรือเมื่อถึงกำหนดชำระโจทก์จึงต้องการที่จะกักเรือที่ชื่อ “Span Terza” ซึ่งจำเลยเป็นเจ้าของโดยโจทก์ขอกักเรือดังกล่าวตามหลัก sister ship อันมีที่มาจากกฎหมายปี 1956 ปัญหาของโจทก์ก็คือว่าไม่มีความเกี่ยวพันในเรื่องกรรมสิทธิ์ระหว่างเรือที่เกี่ยวข้องกับมูลคดีกับเรือที่โจทก์ในคดีนี้ประสงค์จะกัก จนในที่สุดศาลอุทธรณ์โดยเสียงส่วนใหญ่ก็ชี้ขาดเป็นบรรทัดฐานไว้ว่า กรณีดังกล่าวนี้ไม่จำเป็นที่จะต้องมีความเกี่ยวพันกันในเรื่องกรรมสิทธิ์ของเรือทั้งสองแต่อย่างใด

ต่อมาไม่นานนักคำวินิจฉัยคดี “Span Terza” ซึ่งตีความกฎหมายปี 1956 ก็ได้ถูกลบล้างลงไปโดย Supreme Court Act 1981 ซึ่งถูกวางขึ้นเพื่อประสงค์จะตีความกรณีดังกล่าวให้ชัดเจน³¹

* The Eschersheim (1977) 2 Lloyd’s Rep. 1, HL

** คดี Span Terza 1982 1 Lloyd’s Rep. 225.

³¹ United Nations, Report on the regional seminar on maritime Legislation 8-

บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในประเด็นนี้ตาม Supreme Court Act 1981 ก็คือ มาตรา 21 (4)* ซึ่งกำหนดไว้ชัดเจนว่าสิทธิเรียกร้องนั้นจะต้องเกี่ยวกับเรือและบุคคลผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องดังกล่าวจะต้องเป็นเจ้าของ ผู้เช่าเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือควบคุมเรือนั้น ๆ ในขณะที่เกิดสิทธิเรียกร้องดังกล่าวขึ้น ส่วนการดำเนินคดีกับตัวเรือโดยตรง (action in rem) ไม่ว่าจะเป็กรณีที่สิทธิเรียกร้องนั้นเป็นเรื่องเกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลหรือไม่ก็ตาม อาจกระทำต่อเรือที่เป็นต้นเหตุของสิทธิเรียกร้องถ้าในขณะที่ยำเนินคดีนั้น บุคคลผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องเป็นเจ้าของประโยชน์ (beneficial owner of the ship as respects all the shares in it) ทั้งหมดในเรือดังกล่าวหรือเป็นผู้เช่าเรือเปล่า นอกจากนั้นการดำเนินคดีกับตัวเรืออาจกระทำต่อเรือลำอื่น ๆ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับมูลคดีหรือสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นถ้าบุคคลผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องเป็นเจ้าของประโยชน์ทั้งหมดของเรือลำนั้น ๆ ในขณะที่ยมีการนำคดีขึ้นสู่ศาล

* Section 21 (4)

“In the case of any such claim as is mentioned in section 20 (2) (e) to (r), where

a) The claim arises in connection with a ship ; and
 b) The person who would be liable on the claim in an action in personam (“the relevant person”) was, when the cause of action arose, the owner or charterer of, or in possession or in control of, the ship, an action in rem may (whether or not the claim give rise to a maritime lien on that ship) be brought in the High Court against :

i) That ship, if at the time when the action is brought the relevant person is either the beneficial owner of that ship as respects all the shares in it or the charterer of it under a charter by demise ; or

ii) any other ship of which, at the time when the action is brought, the relevant person is the beneficial owner as respects all the shares in it.”

จากกฎหมายดังกล่าว ทำให้กระจ่างชัดขึ้นมาว่า ผู้เช่าเรือ (charterer) ก็อยู่ในความหมายของบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องหรือ “ผู้ที่เกี่ยวข้อง” (relevant person) ตามกฎหมายในมาตรา 21 (4) (b) ด้วยเช่นกัน ดังนั้น เรืออื่น (Sister Ship) ซึ่งไม่ใช่เรือที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องนั้นจึงอาจถูกกักได้ อย่างไรก็ตามในกฎหมาย มาตรา 21 (4) นี้มีข้อสันนิษฐานว่าคำว่า “ผู้เช่าเรือ” ซึ่งกฎหมายให้หมายความถึงเฉพาะการเช่าเรือเปล่า (demise charterer) เท่านั้น กรณีที่น่าจะเป็นการตีความที่ค่อนข้างจะแคบเกินไปเพราะการเช่าเรือมิได้มีเฉพาะ demise charterer อย่างเดียวแต่ยังมี time charterer และ Voyage charterer อีกด้วยนั่นเอง

สาระสำคัญประการหนึ่งที่แตกต่างกันระหว่างอนุสัญญา กับกฎหมายปี 1981 ก็คือในการกักเรือ Sister Ship นั้น กฎหมายใช้ถ้อยคำแตกต่างกันกล่าวคือในกฎหมายปี 1981 ใช้ถ้อยคำว่า “same beneficial ownership” ในขณะที่อนุสัญญาใช้คำว่า “same ownership”

คำว่า “beneficial” ที่เพิ่มเติมเข้าไปเฉพาะในกฎหมายอังกฤษนั้นมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดขึ้นมาเพื่อใช้ในเรื่อง Trust* เป็นเรื่องธรรมดาทั่ว ๆ ไปที่บริษัท ๆ หนึ่งจะยึดถือเรือลำใดลำหนึ่งหรือหลายลำซึ่งการจัดหาผลประโยชน์ที่แท้จริงนั้นเป็นของบริษัทแม่ ดังนั้น ตรงจุดนี้จึงเป็นอำนาจหน้าที่ของศาลที่จะต้องมองไปถึงข้อเท็จจริงให้ได้ว่าใครเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ตามกฎหมายและใครเป็นเจ้าของซึ่งจะได้รับประโยชน์ทั้งหมดจากเรือนั้น

การที่เจ้าของประโยชน์ทั้งหมดตัวจริงไม่ยอมเปิดเผยตัวและมักจะมอบหมายให้บริษัทหนึ่งบริษัทใดเข้าถือกรรมสิทธิ์เรือเพื่อรักษาผลประโยชน์ของตน จึงเป็น

* ทรัสต์ (trust) ตามกฎหมายอังกฤษหมายถึงการที่เจ้าของทรัพย์สินโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่า “ทรัสต์” (trustee) ระหว่างที่ผู้โอนยังมีชีวิตอยู่ หรือโดยทำพินัยกรรมไว้ก็ตาม โดยสั่งให้ทรัสต์นั้นจัดการทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่า “ผู้รับประโยชน์” (cestui que trust)

เรื่องยากที่จะสืบสวนหาตัวผู้ได้รับประโยชน์สุดท้ายจากเรือเพราะกฎหมายอังกฤษไม่ได้บังคับให้เจ้าของประโยชน์ทั้งหมดต้องจดทะเบียนต่อเจ้าพนักงาน ดังนั้น จึงเป็นช่องทางให้เจ้าของประโยชน์ตัวจริงตั้งบริษัทขึ้นมาเป็นฉากบังหน้าเพื่อจดทะเบียนโดยถูกต้องเพียงชื่อเดียวซึ่งบริษัทดังกล่าวอาจจะไม่มีทรัพย์สินเพียงพอให้เจ้าหน้าที่ฟ้องคดีบังคับชำระหนี้เอาได้เลยก็เป็นได้ ส่วนในคดี in rem เมื่อเรือถูกขายไปแล้วหนี้ตามสิทธิ in rem ก็ตกติดไปกับเรือด้วย ประเด็นปัญหาจึงเกิดขึ้นมาว่า กรณีดังกล่าวนี้ถือว่าการกระทำอันฉ้อฉลหรือไม่ หากไม่มีการขายเรือกันจริง ๆ ซึ่งในกรณีนี้กฎหมายอังกฤษให้อำนาจศาลในการไต่สวนและรับฟังพยานหลักฐานต่าง ๆ เพื่อให้ทราบว่าใครคือเจ้าของเรือผู้ได้รับประโยชน์ที่แท้จริง ก่อนที่ศาลจะออกหมาย in rem ก็กเรือตามคำขอ³²

กฎหมายฝรั่งเศส

ตามที่ได้ศึกษามาแล้ว สิทธิในการกักเรือลำอื่นของลูกหนีนั่นอนุสัญญากำหนดหลักการเอาไว้ว่าสามารถที่จะทำได้หากเป็นการกักเรือโดยอาศัยสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 1 โดยมีข้อยกเว้นไว้เฉพาะสิทธิเรียกร้องบางจำพวกเท่านั้นที่เกี่ยวข้องกับสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ของเรือโดยตรง ซึ่งเจ้าหน้าที่ไม่สามารถจะขอ กักเรือลำอื่นของลูกหนีนี่ได้เลยต้องกักเฉพาะเรือลำที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับข้อพิพาทในมูลแห่งสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเท่านั้น และหลักการดังกล่าวนี้กฎหมายอังกฤษโดย The Supreme Court Act 1981 ก็บัญญัติสอดคล้องกันเพียงแต่เพิ่มเติมถ้อยคำในส่วนของเจ้าของเรือให้พิเศษแตกต่างกันไปจากอนุสัญญาเล็กน้อย ทั้งนี้ ก็ด้วยเหตุผลในทางปฏิบัติภายในนั่นเอง

ในขณะที่กฎหมายกักเรือของประเทศฝรั่งเศสก็ยอมรับหลักการนี้ของอนุสัญญาในฐานะที่เป็นภาคีของอนุสัญญา ดังนั้น กฎหมายของฝรั่งเศสจึงยอมให้กักเรือลำอื่นของลูกหนีนี่ได้ (Sister Ship) หากเป็นการกักเรืออันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ ที่ไม่ใช่สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในตัวเรือโดยตรง

³² ไมตรี ตันติวิฑานนท์, การกักเรือตามบังคับของกฎหมายอังกฤษ, หน้า 33-

ค. กรณีลูกหนี้โอนเรือที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง (Particular Ship) ไปยังบุคคลภายนอก

อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล

ปัญหาว่าเรือจะต้องเป็นของบุคคลผู้มีความรับผิดชอบเมื่อเวลาที่สิทธิเรียกร้องทางทะเลเกิดขึ้นหรือไม่

ในอนุสัญญากักเรือมาตรา 3 วรรค 1 ระบุไว้ว่าภายใต้บทบัญญัติของวรรค 4 เจ้าหนี้อาจใช้สิทธิขอกักเรือลำที่เป็นตัวก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง (Particular Ship) หรืออาจเลือกที่จะกักเรือลำอื่นซึ่งเป็นของบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือลำที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นในเวลาที่สิทธิเรียกร้องนั้นเกิดขึ้น จากถ้อยคำในอนุสัญญานี้ก็ยังไม่กระจ่างชัดว่าหากเจ้าหนี้จะขอกักเรือ Particular Ship ซึ่งเกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องนั้น โดยที่บุคคลผู้ต้องรับผิดชอบได้เป็นเจ้าของจะกระทำได้หรือไม่

แต่ถ้าพิจารณาถึงวรรค 4* ซึ่งให้สิทธิเจ้าหนี้ในการกักเรือได้แม้บุคคลที่ต้องรับผิดชอบนั้นจะเป็นผู้เช่าหรือประเภท Demise Charterer ก็ตามแล้วนั้น ดูเหมือนจะเป็นเครื่องชี้ได้ว่า การกักเรือ Particular Ship โดยที่ปรากฏว่าผู้ต้องรับผิดชอบได้เป็นเจ้าของ เรือน่าจะเป็นข้อยกเว้นจากหลักทั่วไปให้สามารถกระทำได้

อย่างไรก็ดีในประโยคสุดท้ายของวรรค 4 บัญญัติไว้ว่า

“บทบัญญัติของวรรคนี้ให้ใช้บังคับกับกรณีใด ๆ ซึ่งบุคคลอื่นใดซึ่งมิใช่เป็นเจ้าของเรือตามทะเบียนต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องเหนือเรือลำดังกล่าว”

* โปรดดูมาตรา 3 วรรค 4 ของอนุสัญญากักเรือประกอบด้วย

ในประโยคนี้ดูเหมือนจะเป็นการขยายขอบเขตของหลักเกณฑ์ในวรรค 4 เพื่อให้สามารถใช้ได้กับหนี้ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือทุกประเภท จริง ๆ แล้วบุคคลอื่นที่มีค่าใช้จ่ายของอาจจะมีความรับผิดชอบต่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลภายใต้สัญญา Time Charter หรือ Voyage Charter ก็ได้โดยบุคคลจำพวกนี้อาจจะมีความรับผิดชอบต่อสิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้

1. การสูญเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ
2. ความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล
3. การลากจูงเรือ
4. การนำร่อง
5. การจัดหาของหรือวัสดุต่าง ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือ
6. ค่าใช้เรือ

ดังนั้น ในปัญหาว่าเรือจะต้องเป็นของบุคคลผู้มีความรับผิดชอบในเวลาสิทธิเรียกร้องทางทะเลเกิดขึ้นหรือไม่ นั่นจึงมีสิ่งจำเป็นที่จะต้องนำมาพิจารณาว่าเจ้าหนี้ยะขอกักเรือลำที่ก่อเหตุ (Particular Ship) ได้ตามอนุสัญญาหรือไม่ เพราะในกรณีนี้อนุสัญญามีได้มุ่งที่ตัวผู้เป็นเจ้าของเรือลำที่ก่อเหตุเป็นหลัก แต่มุ่งที่จะคุ้มครองเจ้าหนี้ยในสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเป็นหลักด้วยเหตุนี้แม้ว่าลูกหนี้ยจะโอนเรือลำที่ก่อเหตุ (Particular Ship) ไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตาม หากปรากฏว่าเรือลำดังกล่าวลูกหนี้ยเป็นผู้ครอบครองในขณะที่มีการขอกักเรือ เจ้าหนี้ยยังสามารถกักเรือลำดังกล่าวได้หรือแม้ลูกหนี้ยมิได้เป็นเจ้าของเรือลำดังกล่าวเลยก็ตาม กล่าวคือเป็นเพียงผู้ใช้ประโยชน์จากเรือ เช่น ลูกหนี้ยเป็น Demise Charterer, Time Charterer, Voyage Charterer เป็นต้น กรณีเช่นนี้อนุสัญญาก็อนุญาตให้กักเรือลำที่ก่อเหตุได้ทั้งสิ้นเพราะฉะนั้นหากเรือลำที่เจ้าหนี้ยขอกักนั้นตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งบวรims ติทททางทะเลด้วยแล้ว หากปรากฏว่าเจ้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 3 ของอนุสัญญากักเรือแล้วไม่ว่าเรือลำดังกล่าวจะถูกโอนไปยังบุคคลใดก็ตาม เจ้าหนี้ยก็ย่อมสามารถขอกักได้เสมอ ทั้งนี้เนื่องจากตัวเรือเป็นผู้ก่อเหตุและบวรims ติทททางทะเลก็ต้องตกติดไปกับตัวเรือตลอดเวลาอยู่แล้ว ดังนั้นไม่ว่าจะมีการโอนเรือที่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งบวรims ติทททางทะเลไปให้ใครก็ตามการขอกักเรือลำดังกล่าวย่อมสามารถกระทำได้อยู่เสมอเพื่อคุ้มครองสิทธิของเจ้าหนี้ยบวรims ติทททางทะเลนั่นเอง

กฎหมายของอังกฤษ

ในประเทศอังกฤษ ทรัพย์ที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล ให้ความหมาย ความรวมถึงทรัพย์ ดังต่อไปนี้

ก. ทรัพย์ที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง

โดยหลักแล้ว บุริมสิทธิทางทะเลจะติดไปกับทรัพย์ที่ก่อให้เกิด สิทธิเรียกร้องเท่านั้น กล่าวคือ เฉพาะทรัพย์ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายหรือทรัพย์ที่ได้รับ ประโยชน์จากการให้บริการ นอกจากทรัพย์ดังกล่าวแล้วทรัพย์อื่นที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือได้รับประโยชน์ตามที่กำหนดให้เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลแล้ว ก็ย่อมไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลติดไปด้วย และไม่รวมไปถึงทรัพย์อื่นที่มีเจ้าของเดียวกับทรัพย์ ที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล

ข. ประเภทของทรัพย์ที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล

1. เรือและทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวกับเรือ

โดยธรรมเนียมปฏิบัติ ทรัพย์สินที่บุริมสิทธิทางทะเลจะติด ไปด้วยนั้นคือ เรือและส่วนประกอบของเรือ สินค้า ค่าระวางเรือ หรือทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวข้อง กับเรือและที่เกี่ยวกับการเดินทางประเภทของทรัพย์สินที่มีภาระบุริมสิทธิทางทะเลจะแตกต่างกัน ไปในบุริมสิทธิทางทะเลแต่ละประเภท ดังนี้

(ก) บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับ Bottomry ได้แก่ เรือ ค่า ระวางเรือและสินค้านำ

(ข) บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับความเสียหาย (Damage) ได้แก่ เรือ และค่าระวางเรือ

(ค) บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage) ได้แก่ เรือ ค่าระวางเรือ สินค้า ทรัพย์สินจากเรือแตกหรือโยนทิ้งทะเล เรือที่ถูกทิ้ง และเรือแตก

(ง) บุริมสิทธิทางทะเลสำหรับค่าจ้างและเงินที่ใช้ในนามเจ้าของเรือ ได้แก่ เรือและค่าระวางเรือ

ในกรณีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือค่าระวางเรือต้องเป็นกรณีที่เป็นบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือที่มีรายได้จากค่าระวางเรือ

2. ทรัพย์สินอื่น

สำหรับประเทศอังกฤษ ทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลยังขยายไปถึง

(ก) Aircraft และส่วนประกอบ จะอยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัย โดยทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล ได้แก่ Aircraft และส่วนประกอบและสินค้าที่บรรทุกมา แต่ไม่รวมถึงค่าระวางเรือ ดังปรากฏใน The Civil Act 1949, s.51(1)

(ข) Hovercraft และส่วนประกอบ กรณีเกิดจากการประยุกต์ใช้บุริมสิทธิทางทะเลกับ Hovercraft และทรัพย์สินที่เกี่ยวกับ Hovercraft เสมือนกับเรือและทรัพย์สินที่เกี่ยวกับเรือ ดังปรากฏใน The Hovercraft Act 1968

3. ทรัพย์สินที่ไม่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเล

(ก) ทรัพย์สินของพระมหากษัตริย์
ไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้นหรือมีอยู่เหนือทรัพย์สินของพระมหากษัตริย์ เว้นแต่ทรัพย์สินนั้นถูกนำมาใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางพาณิชย์

(ข) วัตถุนิวเคลียร์

สิทธิเรียกร้องซึ่งเกิดจากการละเมิดหน้าที่ตาม Nuclear Installation Act 1965 และกรณีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุนิวเคลียร์ในเรือหรือ Aircraft ไม่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิหรือสิทธิอื่นเหนือเรือหรือ Aircraft

(ค) ชีวิตมนุษย์

ไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือชีวิตมนุษย์ แม้ว่าจะเป็นกรณีการช่วยเหลือจากเรือแตก Aircraft หรือ Hovercraft แตกก็ตาม

ดังนั้น จากการศึกษาในเรื่องประเภทของทรัพย์ที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายอังกฤษ เราจะเห็นได้ว่าทรัพย์ที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องนั้นจะมีบุริมสิทธิทางทะเลตกติดไปด้วยเสมอไม่ว่าจะมีการโอนไปให้ใครก็ตาม หรือหากกล่าวเฉพาะเจาะจงลงไปในกรณีที่ทรัพย์นั้นได้แก่เรือเดินทะเลที่ไปก่อสิทธิเรียกร้องขึ้นมาไม่ว่าจะมีสาเหตุมาจากการกระทำละเมิดหรือการได้รับบริการใด ๆ ก็ตาม เรือลำดังกล่าวก็ยังมีสถานะเป็นเรือที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้อง (Particular Ship) อยู่ตลอดเวลา ซึ่งเจ้าหน้าที่สามารถที่จะขอกักเรือลำดังกล่าวและดำเนินคดีต่อตัวเรือได้เสมอไม่ว่าเรือลำนั้นจะเป็นของใครก็ตาม โดยหลักการนี้ได้รับการยอมรับไว้ในอนุสัญญาทักเรือ ปี 1952 ด้วย ซึ่งเรียกว่า “หลักการ Particular Ship”

กฎหมายของฝรั่งเศส

ตามกฎหมายฝรั่งเศสเรือใด ๆ ที่บุคคลผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบเป็นเจ้าของนั้นสามารถที่จะถูกกักได้ทั้งสิ้น ส่วนเรือลำใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องก็อาจถูกกักได้แม้ว่าจะไม่ใช่เป็นเรือของผู้ที่กระทำผิดก็ตาม โดยมาตรการเยียวยาต่อมาในการบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเลก็คือการเอาเรือออกขายทอดตลาดหากเวลาผ่านไป 60 วัน นับจากวันที่ได้รับอนุมัติให้ขึ้นทะเบียนขายได้ โดยไม่คำนึงว่าในเวลาดังกล่าวเรือจะอยู่ที่ใด ซึ่งแตกต่าง

จากกฎเกณฑ์ของประเทศ Civil Law บางประเทศซึ่งระยะเวลา 60 วัน จะเริ่มต้นนับเมื่อเรือถูกอนุมัติให้ขึ้นทะเบียนขายได้ และเรือนั้นต้องกลับไปอยู่ที่ท่าเรือที่เรือนั้นเรียบร้อยแล้วด้วย³³

เราจะเห็นได้ว่าหากเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เรื่องนี้ของกฎหมายฝรั่งเศสกับกฎหมายอังกฤษแล้ว กฎหมายของอังกฤษในเรื่องนี้มีลักษณะที่พิเศษไปกว่ากฎหมายของฝรั่งเศสอย่างมากในแง่ที่ว่ากฎหมายของอังกฤษกำหนดให้ทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องมีบุริมสิทธิทางทะเลตกติดไปกับทรัพย์สินนั้นด้วย แม้ว่าจะได้มีการโอนทรัพย์สินดังกล่าวนั้นไปยังบุคคลภายนอกแล้วก็ตาม และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับเรือซึ่งเป็นทรัพย์สินชนิดหนึ่งอันสามารถก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลได้นั้นกฎหมายของอังกฤษให้ความคุ้มครองเจ้าหน้าที่บุริมสิทธิทางทะเลอย่างมากถึงขนาดกำหนดให้เรือและค่าระวางเรือตลอดจนสินค้าเป็นทรัพย์สินที่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเลอันเจ้าหน้าที่บุริมสิทธิทางทะเลจะสามารถใช้สิทธิบังคับเอาทั้งเรือ ค่าระวางเรือ และสินค้าในเรือนั้นได้ อย่างไรก็ตามก็ต้องอยู่บนเงื่อนไขว่าจะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลบางจำพวกซึ่งกฎหมายกำหนดไว้เท่านั้นมิใช่จะสามารถใช้ได้กับสิทธิเรียกร้องทุกประเภท

2.1.5 ขั้นตอนวิธีการดำเนินการกักเรือ

อนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล

ตามอนุสัญญา 1952 ไม่ได้ระบุหลักเกณฑ์เอาไว้ชัดเจนแต่ให้ถือเอาตามกฎหมายภายในของรัฐภาคีของอนุสัญญาเป็นเกณฑ์ซึ่งก็แล้วแต่ว่ารัฐภาคีจะบัญญัติกำหนดกฎเกณฑ์อย่างไรก็ได้

ดังนั้นโดยหลักทั่ว ๆ ไปแล้วการที่จะนำกฎเกณฑ์ภายในของประเทศภาคีมาใช้บังคับได้นั้นก็ต้องเป็นกรณีที่อนุสัญญามีได้บัญญัติเอาไว้เท่านั้น ตัวอย่างเช่น หลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการที่จะทำให้ได้มาซึ่งการใช้สิทธิตามอนุสัญญามาตรา 4 ตลอดจนวิธีการ

³³ United Nations, Report on the regional seminar on maritime legislation 8-11 January 1990, p.64.

ปฏิบัติในเรื่องอื่น ๆ เกี่ยวกับการกักเรือ อันนี้เป็นเรื่องของกฎหมายภายในของประเทศภาคีที่
จะต้องบัญญัติขึ้นมา*

สำหรับข้อยกเว้นจากหลักการดังกล่าวข้างต้นปรากฏอยู่ในอนุสัญญา
มาตรา 7 วรรค 2 และวรรค 3 ซึ่งเป็นการที่อนุสัญญายกข้อยกเว้นถึงหลักเกณฑ์พิเศษเฉพาะเรื่อง
ขึ้นมาเพื่อให้ประเทศภาคีใช้เป็นแนวปฏิบัติเดียวกัน นั่นก็คือ หากศาลที่ทำการสั่งกักเรือไม่
ใช้ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีเหนือสิทธิเรียกร้องที่ได้มีการขอให้กักเรื่อนั้นก็ดีหรือ
หากคู่ความได้ตกลงกันที่จะนำคดีไปฟ้องยังศาลอื่นก็ดีหรือนำคดีไปเข้าสู่กระบวนการ
อนุญาโตตุลาการก็ดี ในกรณีดังกล่าวนี้อนุสัญญากำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่าศาลที่ทำการสั่งกัก
เรือจะต้องมีหน้าที่ในการกำหนดระยะเวลาอันสมควรให้คู่กรณีนำคดีไปฟ้องร้องยังศาลที่มี
อำนาจต่อไป ทั้งนี้จะเป็นระยะเวลาเท่าไรนั้นก็แล้วแต่ดุลพินิจของศาลที่สั่งกักเรือจะ
กำหนด

ผลที่ตามมาเมื่ออนุสัญญาจะไม่ได้บัญญัติเอาไว้แต่ก็อาจตีความได้ก็คือ
หากคู่ความไม่ดำเนินการดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายในกำหนดระยะเวลาที่ศาลสั่งก็จะต้องมีการ
สั่งปล่อยเรือหรือปล่อยหลักประกันที่นำมาวางไว้แล้วแต่กรณีนั่นเอง

การขอให้ปล่อยเรือที่ถูกกักตามอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดิน

ทะเล

หลักเกณฑ์การปล่อยเรือตามอนุสัญญามี 2 กรณีใหญ่ ๆ คือ

(1) เมื่อมีการวางเงินประกันหรือหลักประกันอื่น**

(2) กรณีไม่มีเงินประกันหรือหลักประกันอื่น

2.1 เมื่อเจ้าหนี้มิได้นำคดีไปฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจเพื่อให้ตัด

สินคดีเกี่ยวกับประเด็นข้อพิพาทในระยะเวลาที่กำหนดไว้โดยศาล

2.2 เมื่อการกักเรื่อนั้นไม่ชอบด้วยกฎหมาย

* โปรดดูอนุสัญญามาตรา 6 ประกอบด้วย

** อนุสัญญากักเรือ มาตรา 3 วรรคสาม

หลักเกณฑ์ในข้อ (1) และ 2.1 นั้นมีกำหนดไว้ในอนุสัญญาปี 1952 ส่วนหลักเกณฑ์ในข้อ 2.2 นั้นไม่ได้กำหนดไว้โดยตรงแต่ย่อมที่จะตีความได้ว่าหากการกักเรือกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมายแล้วเมื่อข้อเท็จจริงปรากฏแก่ศาล ศาลก็ย่อมจะต้องสั่งให้ปล่อยเรือไปอยู่นั่นเอง ส่วนความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นของใครก็ต้องไปว่ากันอีกเรื่องหนึ่ง

สำหรับในเรื่องหลักประกันที่จะต้องมีการวางต่อศาลเพื่อขอปล่อยเรือนั้นในอนุสัญญากักเรือ มาตรา 5 กำหนดว่าศาลหรือเจ้าพนักงานตุลาการอื่น ๆ ที่มีอำนาจจะปล่อยเรือที่ถูกกักในเขตอำนาจของตนได้เมื่อมีการจัดหาเงินประกันหรือประกันอื่นที่เพียงพอ

มาตรา 5 วรรค 2 ในกรณีที่ไม่มี การตกลงกันระหว่างคู่กรณีเกี่ยวกับเงินประกันหรือหลักประกันที่เพียงพอให้ศาลหรือเจ้าพนักงานทางตุลาการที่มีอำนาจเป็นผู้กำหนดถึงประเภทและจำนวนของหลักประกันดังกล่าว

มีผู้ให้ข้อสังเกตว่าการปล่อยเรือในกรณีที่มีการวางหลักประกันนั้น มีข้อแตกต่างกันในเรื่องของข้อจำกัดของการใช้ดุลยพินิจในเรื่องการกำหนดประเภทและจำนวนของหลักประกันซึ่งก็หมายความว่าในกรณีแรกนั้นไม่ว่าคู่กรณีจะตกลงกันในเรื่องประเภทและจำนวนของหลักประกันเป็นอย่างไรก็ตาม ศาลหรือเจ้าพนักงานของตุลาการจะต้องสั่งปล่อยเรือเสมอ³⁴

แต่สำหรับในกรณีที่ตกลงกันไม่ได้ในเรื่องเกี่ยวกับหลักประกันดังกล่าวนี้ ตามอนุสัญญากำหนดให้อยู่ในดุลยพินิจและอำนาจของศาลหรือเจ้าพนักงานทางตุลาการที่จะเป็นผู้พิจารณาตัดสินชี้ขาดซึ่งหากศาลหรือเจ้าพนักงานทางตุลาการเห็นว่าประเภทและจำนวนหลักประกันดังกล่าวไม่เป็นที่เหมาะสมก็มีอำนาจที่จะไม่สั่งให้ปล่อยเรือก็ได้

³⁴ ไพทชาติ เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, หน้า 22.

ในทางปฏิบัติแล้วมักจะมีการทำหนังสือค้ำประกันของธนาคาร (bank guarantee) เพื่อใช้เป็นหลักประกันอื่นในการขอให้ปล่อยเรือซึ่งศาลก็มักจะยอมรับหลักประกันดังกล่าวนี้

มีข้อน่าสังเกตว่าแม้จะได้มีการวางเงินประกันหรือหลักประกันแล้วก็ตาม ก็เชื่อว่าศาลจะมีคำสั่งให้ปล่อยเรือเสมอไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่การกักเรือนั้นมีสาเหตุมาจากสิทธิเรียกร้องบางจำพวกซึ่งเราจะพบว่าศาลอาจจะเพียงอนุญาตให้ผู้ครอบครองเรือสามารถใช้เรือลำที่ถูกกักนั้นได้หลังจากที่ได้ดำเนินการวางเงินประกันหรือหลักประกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่จะไม่สั่งให้ปล่อยเรือดังกล่าว ทั้งนี้ ก็เพราะว่าสิทธิเรียกร้องที่ขอให้กักเรือนั้นเกี่ยวข้องกับโดยตรงกับตัวเรือลำที่ถูกกักนั่นเองซึ่งสิทธิเรียกร้องดังกล่าว ได้แก่ สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับข้อพิพาทในเรื่องสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ หรือข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองเรือ การใช้หรือรายได้จากเรือ การจำนองเรือ*

ในส่วนขอคำร้องขอให้ปล่อยเรือโดยการวางหลักประกันนี้ไม่ถือว่าเป็นการยอมรับผิดตามสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องขอให้กักเรือ หรือเป็นการสละสิทธิที่เจ้าของเรือจะอ้างการจำกัดความรับผิดแต่อย่างใดการที่จะตัดสินได้ว่าใครถูกใครผิดอย่างไร นั้น เป็นเรื่องที่ต้องทำการพิสูจน์กันด้วยพยานหลักฐานในชั้นศาลอีกครั้งหนึ่งไม่เกี่ยวกับการปล่อยเรือในกรณีนี้

สิทธิในการกักเรือซ้ำตามอนุสัญญา

ตามมาตรา 3 วรรค 3 ของอนุสัญญาวางหลักไว้ว่าภายในเขตอำนาจของศาลใดศาลหนึ่งแห่งรัฐภาคีเจ้าหนี้คนเดียวกันไม่สามารถทำการขอให้กักเรือลำเดียวกันกับที่ได้กักแล้วเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเดิมได้อีก เว้นเสียแต่เจ้าหนี้สามารถแสดงให้ศาลเห็นว่าเหตุผลอื่นที่ดีที่จะต้องมีการขอให้กักเรืออีกครั้ง

* โปรดดู มาตรา 5 วรรคสอง ของอนุสัญญากักเรือ

ตัวอย่างของข้อยกเว้นดังกล่าวข้างต้นได้แก่ ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องนั้นมีจำนวนเกินกว่าที่มีการเรียกร้องในตอนแรก เช่น กรณีที่เกิดเรือโดนกัน เรือที่ได้รับความเสียหายนี้เมื่อครั้งที่แรกก็ดูเหมือนว่าไม่หนักมาก และเรือลำอื่นนั้นได้ถูกกักไว้เป็นหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องตามจำนวนความเสียหายในขณะนั้นต่อมาหลังจากที่เรือได้รับความเสียหายได้ถูกนำขึ้นอู่แห้ง (Drydocked) ก็พบว่า ความเสียหายที่จำนวนมากกว่าเดิมมาก การจะกักเรือที่ถูกปล่อยไปนั้นใหม่ (เมื่อมีการวางเงินประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องที่มีการเรียกร้องแต่แรก) ถ้าทำไม่ได้ก็ดูเหมือนว่าจะไม่ล่อลวงต้องนึก ดังนั้น การกักเรือซ้ำอีกในกรณีนี้จึงมีเหตุผลอันสมควรที่จะกระทำได้

ขั้นตอนการกักเรือตามกฎหมายอังกฤษ³⁵

การกักเรือตามกฎหมายของอังกฤษนั้นเป็นสิ่งที่ไม่ยุ่งยากมากนัก อีกทั้งยังสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายค่อนข้างน้อยมากยิ่งขึ้นไปกว่านั้นกฎหมายอังกฤษยังเปิดโอกาสให้กับทุกคนไม่ว่าจะมีภูมิลำเนาอยู่ในสหราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตามสามารถดำเนินการได้

ผู้ยื่นคำขอให้ศาลออกหมาย in rem จะต้องเสียค่าธรรมเนียมศาลเป็นเงิน 55 ปอนด์ และการขอให้ศาลออกหมายกักเรือผู้ยื่นคำขอต้องเสียค่าธรรมเนียมเป็นเงิน 20 ปอนด์ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วทนายความของผู้ยื่นคำขอก็มักจะเป็นผู้ดำเนินการในส่วนนี้ให้แก่ผู้ยื่นคำขอ ส่วนผู้ยื่นคำขอนั้นกฎหมายอังกฤษกำหนดไว้ว่าต้องเป็นผู้ที่มีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายในการที่จะขอให้ศาลสั่งกักเรือลำใดลำหนึ่ง โดยวิธีการพิสูจน์ถึงการมีสิทธิดังกล่าวก็คือการสาบานตนนั่นเอง

เจ้าหน้าที่ศาลที่เรียกว่า Admiralty Marshal จะเป็นผู้ดำเนินการส่งหมายกักเรือในเขตเมืองลอนดอน หากอยู่ในเขตเมืองท่าอื่นซึ่งยังคงอยู่ในเขตอำนาจของศาลอังกฤษและเวลส์เจ้าพนักงานศาลการจะเป็นผู้ดำเนินการให้ในฐานะเป็นผู้ช่วยของ Admiralty Marshal

³⁵ ไมตรี ตันติวุฒานนท์, การกักเรือตามบังคับของกฎหมายอังกฤษ, หน้า 77-82.

สำหรับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ออกหมายกักเรือก็คือ สำนักงานสาขาของศาลสูงที่เรียกว่า “District Registries” ซึ่งมีอยู่กระจายทั่วเกาะอังกฤษ หน่วยงานนี้จะทำหน้าที่ออกหมายกักเรือตามคำสั่งศาลโดยมี Admiralty Marshal เป็นผู้กำกับดูแลอีกชั้นหนึ่ง ซึ่งเจ้าหน้าที่ของ Admiralty Marshal จะนั่งทำงานอยู่ที่ตึก Royal Court of Justice ในกรุงลอนดอนคอยกำกับดูแลการออกหมายและทำการส่งหมายกักเรือตามที่กล่าวแล้วข้างต้น

ทนายความของผู้ขอให้ศาลสั่งกักเรื่อนั้นนอกจากจะต้องชำระค่าธรรมเนียมการกักเรือตามอัตราที่กำหนดไว้แล้ว ยังต้องมีหน้าที่ในการเป็นตัวแทนของผู้ขอกักเรือเข้าร่วมปฏิบัติในการกักเรือกับ Admiralty Marshal ด้วย นอกจากนี้หากมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการกักเรือทนายความในฐานะตัวแทนของผู้ขอกักเรือก็ต้องชำระตามที่ Admiralty Marshal เรียกร้องซึ่งค่าใช้จ่ายในการกักเรื่อนั้นจะมากน้อยเท่าใดขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่เรือถูกกักตามหมายกักเรือก่อนที่จะมีการปล่อยเพราะมีการวางหลักประกันหรือมีการขายเรือตามคำสั่งศาลในที่สุด บางครั้งค่าใช้จ่ายในการกักเรือขึ้นอยู่กับสถานการณ์ในแต่ละคดี เป็นต้นว่า ในกรณีที่เรือถูกกักตามหมายกักเรือเป็นเวลานาน เจ้าหน้าที่ท่าเรืออาจจะขอให้มีการลากเรือที่ถูกกักนั้น ไปจอดยังที่จอดเรือแห่งอื่นค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ก็จะต้องเกิดขึ้น

ในการออกหมาย in rem ทนายโจทก์จะต้องไปปรากฏตัวต่อศาลเว้นแต่ในกรณีที่โจทก์ยื่นฟ้องด้วยตนเองที่ Royal Courts of Justice ในกรุงลอนดอนหรือที่ District Registry ในเมืองใดเมืองหนึ่งนอกกรุงลอนดอน ทนายโจทก์ต้องชำระค่าธรรมเนียมตามที่กฎหมายกำหนดและยื่นสำเนาหมาย in rem 3 ฉบับต่อศาลโดยระบุในหมายถึงลักษณะของสิทธิเรียกร้องที่จะขอกักเรือด้วยเป็นที่น่าสนใจว่าศาลจะไม่ออกหมายกักเรือให้จนกว่าจะได้มีการออกหมาย in rem แล้วแม้ในบางกรณีกฎหมายบังคับว่าไม่จำเป็นต้องส่งหมาย in rem ให้แก่เจ้าเลยก็ตาม

สำนักงาน Admiralty Registry ในกรุงลอนดอนนั้นจะออกเอกสารทางทะเบียนฉบับหนึ่งเรียกว่า “Caveat” โดยกฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ยื่นคำขอให้กักเรือที่จะต้องคอยตรวจสอบดูว่าจะมีเจ้าหน้าที่รายอื่น ๆ แจ้งบันทึกข้อความใด ๆ ลงในเอกสาร Caveat หรือไม่โดยต้องขอตรวจสอบกับทางเจ้าหน้าที่ของสำนักงานก่อนที่จะยื่นขอกักเรือ

เพราะอาจจะมีข้อความห้ามมิให้ทำการกักเรือลำเดียวกันกับที่ผู้ขอกักจะขอให้ศาลสั่งกักก็เป็นได้ แต่อย่างไรก็ตามแม้จะปรากฏข้อความดังกล่าวจริง ผู้ขอกักเรือก็ยังสามารถทำการกักเรือได้อยู่ นั่นเองเพียงแต่ว่าอาจจะต้องเสี่ยงต่อความรับผิดในการถูกฟ้องร้องจากผู้ที่ได้บันทึกข้อห้ามนั้น ใน Caveat หากเขาได้รับความเสียหายจากการกักเรือ ปัจจุบันนี้เอกสาร Caveat ก็ยังคงใช้อยู่แต่ไม่ค่อยมีผู้นิยมที่จะบันทึกข้อความต่าง ๆ มากนัก

เมื่อกักเรือ ไว้แล้วผู้ร้องขอให้กักเรือก็จะต้องนำคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่ร้องขอให้กักเรือไปฟ้องร้องต่อศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องนั้น ๆ และถ้าศาลที่พิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องนั้นพิพากษาให้ผู้ร้องขอให้กักเรือชระคดีแต่เจ้าของเรือไม่ยอมชำระหนี้ตามคำพิพากษา การบังคับคดีก็อาจทำได้โดยบังคับเอาแก่เรือที่ถูกกักไว้หรือบังคับเอาแก่หลักประกันที่ได้มีการวางไว้ต่อศาล แต่ถ้าปรากฏว่าผู้ร้องขอให้กักเรือแพ้คดีศาลที่สั่งให้กักเรือ ไว้ก็จะต้องปล่อยเรือที่ถูกกักไป

การขอให้ปล่อยเรือที่ถูกกัก

เมื่อเรือถูกกักตามหมายกักเรือแล้วเป็นธรรมดาที่เจ้าของเรือจะต้องหาหลักประกันมาวางต่อศาลเพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งปล่อยเรือเพื่อตนจะได้ใช้ประโยชน์จากเรือต่อไปได้ แต่บางครั้งประสบปัญหาไม่สามารถรวบรวมหลักประกันที่เพียงพอได้ จึงมีการแก้ไขปัญหานี้โดยสมาคมที่เรียกว่า P&I Club อันเป็นสมาคมที่คอยช่วยเหลือเรือของเจ้าของเรือที่เป็นสมาชิกของสมาคมเวลาที่ถูกศาลสั่งกัก โดยทางสมาคมจะเข้าดำเนินการช่วยเหลือด้วยการวางหนังสือค้ำประกันต่อผู้เสียหายที่ขอให้ศาลสั่งกักเรือเพื่อที่ผู้เสียหายนั้นจะได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งปล่อยเรือในที่สุด วิธีการนี้เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลายแต่ก็ยังไม่ถึงกับเป็นที่ยอมรับกันทั่วโลก³⁶

บางครั้งการวางหลักประกันเพื่อขอให้ศาลสั่งปล่อยเรือ ผู้ยื่นคำขอให้ศาลสั่งกักเรืออาจเรียกร้องให้มีการวางหลักประกันด้วยหนังสือค้ำประกันของธนาคารซึ่งจะ

³⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 79.

ต้องใช้เวลามากพอสมควรในการจัดหา หรือบางทีก็มีการวางหลักทรัพย์ค้ำประกันต่อศาล
วิธีการเหล่านี้ไม่ค่อยเป็นที่นิยมนักในประเทศอังกฤษ

คำขอให้ปล่อยเรือนั้น กฎหมายบังคับให้ยื่นต่อสำนักงาน Admiralty Registry โดยแนบหนังสือยินยอมให้ปล่อยเรือของโจทก์และผู้ที่ยื่นที่ข้อมความในเอกสาร Caveat ทุกรายเมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องแล้วเห็นชอบก็จะแจ้งให้ผู้มีอำนาจหน้าที่ ในการกักเรือทำการปล่อยเรือดังกล่าว

ในกรณีที่เอกสาร Caveat มีข้อความห้ามการปล่อยเรือตามคำสั่งของเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจหน้าที่ซึ่งมักจะพบเป็นปกติในการฟ้องคดี in rem ต่อเรือลำเดียวกันที่ถูก สังกักเรือ ในกรณีเช่นนี้ผู้ยื่นที่ข้อมความใน Caveat มีสิทธิที่จะทำการบอกกล่าวมิให้มีการ ปล่อยเรือเพื่อที่เข้าจะได้ดำเนินการขอกักเรือต่อไปอีก วิธีการดังกล่าวนี้เป็นที่นิยมกันมากใน ประเทศอังกฤษในคดีที่พบว่าเจ้าของเรือตกเป็นผู้ล้มละลายหรือมีหนี้สินส่วนตัว

การกักเรือผิดลำ

การที่ศาลของอังกฤษจะสั่งกักเรือผิดลำ หรือสั่งกักเรือโดยไม่ชอบนั้นไม่
ค่อยเกิดขึ้นหรือแทบจะไม่เคยเกิดขึ้นเลยก็ได้ ดังนั้นการที่มีผู้เกรงว่าหากศาลสั่งกักเรือตาม
คำขอผิดไปอันจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขอกักเรือนั้นเพราะก่อนที่ศาลจะสั่งกักเรือตาม
คำขอนั้นศาลจะต้องฟังให้ชัดเสียก่อนว่าผู้ยื่นคำขอมีเจตนาสุจริตจริง ๆ ในการยื่นคำขอกักเรือ
ดังกล่าวพยานเอกสารที่จะนำมาสนับสนุนคำขอให้กักเรือนั้นจะต้องมีน้ำหนักรับฟังได้ตาม
กฎหมายอังกฤษนั้นหากปรากฏว่ามีการกักเรือผิดลำผลก็คือคำสั่งกักเรือย่อมตกเป็น โฆษะทัน
ที่³⁷

³⁷ เรืองเดียวกัน, หน้า 80

สิทธิที่จะขอกักเรือซ้ำ (Right to re-arrest)³⁸

ตามกฎหมายอังกฤษดูเหมือนว่าในกรณีที่ที่มีคำตัดสินให้ดำเนินคดี in rem กับเรือลำใดลำหนึ่งแล้ว สิทธิในการขอให้กักเรือดังกล่าวซ้ำอีกนั้นเป็นอันสิ้นสุดไป หลักเกณฑ์นี้อยู่ในคดีเรื่อง “The Alletta” (1974) 1 Lloyd’s Rep.40 เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่าการกักเรือนั้นไม่มีประโยชน์อีกต่อไปภายหลังมีคำพิพากษาศาลตัดสินถึงความรับผิดชอบ และอาจไม่ใช้เป็นวิธีการในการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลอังกฤษอีกด้วย

อย่างไรก็ดี การกักเรือซ้ำนั้นอาจจะทำได้ในบางกรณีในการดำเนินคดีแบบ in rem ต่อเรือลำใดลำหนึ่งซึ่งต้องบังคับตามคำพิพากษาต่างประเทศ อย่างเช่นในคดี “The Despina GK” (1982) 2 Lloyd’s Rep.555

แม้ว่าหลักเกณฑ์นี้จะถูกโต้แย้งโดยศาล High Court of Singapore ในคดีเรื่อง “The Daien Maru No.18. (1986) 1 Lloyd’s Rep.37 ข้อเท็จจริงในคดีนี้คือเจ้าของเรือทั้งหลายได้ยื่นฟ้องคดี in rem ต่อผู้เช่าเรือ (Charterer) เรียกร้องถึงสิทธิอื่น ๆ นอกเหนือไปจากการครอบครองเรือ หลังจากมีการกักเรือเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ลูกเรือได้ยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือและเริ่มดำเนินคดีแบบ in rem ต่อเจ้าของเรือทั้งหลาย เพื่อเรียกร้องค่าจ้างที่ค้างอยู่ ค่าใช้จ่ายในการดำรงชีพ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ กล่าวโดยสรุปก็คือศาลตัดสินให้ทำการปล่อยเรือในคดีของเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ ต่อจากนั้นลูกเรือจึงขอกักเรือซ้ำอีกในคดีของตน เจ้าของเรือคัดค้านว่าตั้งแต่ที่ลูกเรือได้รับชำระเงินไปแล้วเต็มจำนวนสิทธิที่จะขอให้กักเรือย่อมหมดไป หลักเกณฑ์ตามคำพิพากษาศาลนี้เดินตามแนวคำพิพากษาในคดี “The Alletta” นั่นเอง ผู้พิพากษา Thean ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาในคดี “Alletta” ด้วยเหตุผลที่ว่าคำพิพากษาในคดีนี้เกิดขึ้นก่อนคดี “The Point Breeze” (1982) 30 Li.L.Rep.229. ซึ่งพิพากษาว่าการกักเรือซ้ำอีกไม่สามารถกระทำได้ในกรณีที่เรือนั้นถูกปล่อยมาแล้วจากการวางหลักประกัน ดังนั้น จึงเป็นคนละเรื่องกันกับในคดี “The Alletta” เขาเห็นว่าเป็นการจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้อง

³⁸ United nations, “Report on the regional seminar on maritime legislation 8-11 January 1990, p.68.

พิจารณาถึงหลักการดำเนินคดี in rem ต่อเรือที่ว่ามีค้ำพิพาทมาแล้วสิทธิการกักเรือย่อมหมดไป ทั้งนี้ เพราะเหตุที่นำมาฟ้องร้องได้ถูกกลืนหรือระงับไปแล้วตามคำพิพาท

หลักการสามประการที่อธิบายได้ก็คือ

1. การดำเนินคดี in rem เป็นการมุ่งเน้นต่อตัวทรัพย์สิน (res)
2. หากในคดีนั้น ๆ ไม่ปรากฏตัวลูกหนี้ คำพิพาทย่อมบังคับเอาได้เฉพาะแก่ตัวทรัพย์สินเท่านั้น โดยที่ลูกหนี้ในคดีไม่มีความรับผิดชอบใด ๆ เลย
3. หากในการดำเนินคดี in rem ใดที่ลูกหนี้ปรากฏตัวอยู่ในเขตอำนาจศาลอย่างแน่นอน กระบวนพิจารณาที่จะต้องดำเนินต่อไปก็สามารถทำได้ทั้ง in rem และ in personam

จากหลักต่าง ๆ ข้างต้น ผู้พิพาท Thean สรุปว่า ถ้าการบังคับคดีตามคำพิพาทของศาลยังไม่เป็นที่เพียงพอสำหรับเจ้าหนี้ การบังคับคดีเอาแก่ทรัพย์สิน (res) ของลูกหนี้ก็ย่อมสามารถทำได้ ซึ่งนั่นก็หมายถึงว่า คำพิพาทนั้นเป็นการบังคับเอาแก่ทรัพย์สิน (res) โดยวิธี in rem รวมทั้งการบังคับเอาแก่ตัวบุคคล in personam กล่าวโดยสรุปก็คือ การบังคับตามคำพิพาทนั้นสามารถบังคับเอาแก่ทรัพย์สินโดยการเยียวยาด้วยวิธีการ in rem ซึ่งก็คือการเข้าสู่กระบวนการกักเรือนั่นเอง

ขั้นตอนการกักเรือตามกฎหมายฝรั่งเศส³⁹

เมื่อมีการร้องขอให้กักเรือศาลจะต้องพิจารณาว่าผู้ร้องขอให้แสดงให้เห็นว่าสิทธิเรียกร้องนั้นตั้งอยู่บนหลักการ และหากไม่เป็นไปตามเงื่อนไข ศาลก็จะปฏิเสธการอนุญาตให้กักเรือ

กฎหมายของฝ่ายบริหารปี ค.ศ. 1967 ให้อำนาจแก่หัวหน้าศาลพาณิชย์ หรือถ้าไม่มีก็ให้ผู้พิพาทศาลชั้นต้นเป็นผู้มีอำนาจในการสั่งให้กักเรือตามคำร้องขอได้

³⁹ ไพทชิต เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีกักเรือ, หน้า 31-33.

สำหรับปัญหาว่าเขตศาลใดจะมีอำนาจในการกักเรือนั้นก็ขึ้นอยู่กับว่าเรือได้เข้าไปอยู่ในเขตศาลใดในขณะที่มีการร้องขอให้กักเรือ ศาลในเขตนั้นก็ย่อมมีอำนาจในการกักเรือนั้นได้

ในกรณีที่เรือถูกกักไว้แล้ว และในระหว่างนั้นเรือได้ก่อให้เกิดความเสียหาย เช่น เรือได้หลุดลอยไปบุคคลใดจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวหรือหากว่าเรือได้รับความเสียหายและต้องการได้รับการซ่อมแซมบุคคลใดจะต้องออกค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม

ศาสตราจารย์ Rodiere R. ให้ความเห็นต่อกรณีที่เรือได้รับความเสียหายและต้องการได้รับการซ่อมแซมว่า เป็นภาระของผู้ถูกกักเรือที่จะจัดหาสิ่งจำเป็นแก่เรือ เพราะเรือยังเป็นทรัพย์สินของผู้ถูกกักเรืออยู่อันจะต้องเป็นผู้แบกรับภาระในความเสียหายตามหลัก “res perit domino”

ลักษณะพิเศษที่แตกต่างไปจากกฎหมายกักเรือของประเทศอื่น ก็คือกฎหมายฝรั่งเศสได้วางมาตรการเพื่อสร้างหลักประกันให้แก่ผู้ถูกกักเรือ (le saisi) อันได้แก่การกำหนดเวลาให้แก่เจ้าหนี้ที่จะต้องดำเนินการฟ้องคดีเพื่อยืนยันการกักเรือ (l'action en validite de la saisie conservatoire) หรือฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับมูลหนี้หรือสิทธิเรียกร้องและโทษของการไม่กระทำการดังกล่าวเข้มงวดมากกล่าวคือจะถือว่าการกักเรือนั้นเป็นโมฆะ (nullite) นอกจากนั้นศาลยังอาจกำหนดให้เจ้าหนี้แสดงความสามารถในทางการเงินให้เป็นที่พอใจแก่ศาลก่อนก็ได้ หรือถ้าทำไม่ได้ก็ต้องให้ประกันตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้

การอนุญาตให้เรือออกเดินทาง (Autorisation de voyage)

เหตุผลในการกักเรือนั้นก็ถือเป็นการสร้างหลักประกันแก่เจ้าหนี้ แม้ว่าเจ้าหนี้จะยังไม่เป็นเจ้าหนี้ตามคำพิพากษาก็ตามแต่ในขณะเดียวกันเมื่อเรือถูกกักเอาไว้ เจ้าของเรือก็ไม่สามารถที่จะหาผลประโยชน์จากเรือลำนั้นได้ซึ่งผู้ที่ได้รับผลกระทบเป็นลูกโซ่ก็

คือผู้ที่รอให้รถเรื่อนั้นเอง ด้วยเหตุนี้การอนุญาตให้มีการเดินเรือได้ก็จะนำมาซึ่งความสามารถในการชำระหนี้ของลูกหนี้ได้ ดังนั้นเพื่อประโยชน์แก่เจ้าหนี้ผู้ขอให้กักเรือ มาตรา 27* ของกฎหมายฝ่ายบริหาร ปี ค.ศ. 1967 จึงได้กำหนดให้หัวหน้าศาลชั้นต้น สามารถอนุญาตให้เรือออกเดินทางไปเพื่อการเดินทางเที่ยวเดียวหรือหลายเที่ยวก็ได้ ทั้งนี้ โดยหัวหน้าศาลจะกำหนดเวลาที่เรือดังกล่าวจะต้องเดินทางกลับมายังท่าเรือที่เรือนั้นถูกกักไว้ เว้นแต่จะได้มีการเปลี่ยนแปลงระยะเวลาดังกล่าวในภายหลัง

สำหรับการลงโทษในกรณีที่เรือไม่เดินทางกลับมาภายในกำหนดระยะเวลา ก็คือบรรดาเงินที่ได้วางไว้เพื่อเป็นประกัน ในการที่ศาลอนุญาตให้เรือออกเดินทางไปในนั้น จะตกได้แก่บรรดาเจ้าหนี้ยกเว้นในเรื่องที่เกี่ยวกับการประกันภัยในกรณีที่วินาศภัยที่เกิดขึ้นนั้นได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย (มาตรา 28 กฎหมายของฝ่ายบริหาร ปี ค.ศ. 1967)

การปล่อยเรือ (mainlevée de la saisie)

โดยปกติแล้วผู้ใช้ประโยชน์จากเรือมักจะยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือโดยไม่มีรอให้มีการนำคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องไปฟ้องศาล บุคคลดังกล่าวอาจจะยื่นคำร้องขอให้ศาลอนุญาตให้เรือเดินทางเที่ยวเดียวหรือหลายเที่ยวโดยขอต่อศาลชั้นต้นหรือขอให้ศาลปล่อยเรือเลย

หากศาลได้สวนพบว่าการกักเรื่อนั้นสิทธิเรียกร้องของผู้ร้องขอกักเรือไม่ได้ตั้งอยู่บนหลักการ ศาลก็จะมีคำสั่งปล่อยเรือโดยไม่ต้องมีการวางหลักประกัน แต่หากปรากฏแก่ศาลว่าสิทธิเรียกร้องนั้นตั้งอยู่บนหลักการแล้วการปล่อยเรือจะมีขึ้นได้ก็โดยต้องมีหลักประกันวางแก่ศาลด้วย

ดังนั้น ในฝรั่งเศสไม่ว่าจะเป็นการพิจารณาว่าหลักประกันที่ต้องนำมาวางต่อศาลเพื่อให้มีการปล่อยเรือจะต้องเป็นอะไรได้บ้างหรือเป็นจำนวนเท่าใดนั้นถือเป็นดุลยพินิจ

* บทบัญญัติดังกล่าวนี้รับแนวคิดมาจากกฎหมายของอิตาลี

นิจของศาลทั้งสิ้น รวมทั้งในกรณีที่พิสูจน์แล้วว่าไม่มีเหตุอันสมควรที่จะกักเรือศาลกั่มที่มีอำนาจในการสั่งปล่อยเรือได้โดยไม่ต้องมีการวางหลักประกันใด ๆ เลยก็ได้ดังที่กล่าวแล้วข้างต้น

ตามกฎหมายฝรั่งเศสเมื่อเรือถูกกักหากเจ้าของเรือต้องการให้เรือออกเดินทางต่อไปได้เจ้าของเรือสามารถดำเนินการได้ 2 วิธีคือ

1. ยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือต่อศาลแพ่งชั้นต้น
2. ยื่นคำร้องขอต่อหัวหน้าศาลพาณิชย์ให้อนุญาตให้เรือที่ถูกกักออกเดินทางเพื่อการเดินทางเที่ยวเดียวหรือหลายเที่ยว โดยหัวหน้าศาลพาณิชย์จะกำหนดระยะเวลาที่เรือจะต้องกลับมายังท่าเรือที่มีการกักเรือและกำหนดหลักประกันที่ผู้ขออนุญาตจะต้องวางไว้ต่อศาล และหากว่าพ้นกำหนดเวลาดังกล่าวแล้วหรือไม่กลับมายังท่าเรือที่เรือถูกกักไว้หลักประกันที่ให้ไว้แก่ศาลก็จะตกได้แก่เจ้าหนี้

การอนุญาตให้เรือเดินทางเที่ยวเดียวนั้นอาจจะเป็นเพื่อว่าศาลจะอนุญาตเมื่อสินค้านั้นเป็นสินค้าที่เน่าเสียสลายได้ง่าย หรือว่าเป็นเรื่องอันตรายที่จะมีการขนถ่ายเรือหรืออาจจะเป็นสินค้าตามฤดูกาลที่จะต้องมีการนำสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางให้เร็วที่สุดโดยไม่ชักช้า

2.1.6 เขตอำนาจศาล

ในบางประเทศการกักเรือเป็นมาตรการที่ทำให้ศาลของประเทศที่มีการกักเรื่อนั้นมีเขตอำนาจในการรับฟ้องหรือพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่ยื่นคำร้องขอให้กักเรือได้ซึ่งแต่เดิมอาจไม่มีอำนาจดังกล่าว⁴⁰

อนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล

⁴⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 14.

มาตรา 7 (1) ของอนุสัญญาฯ บัญญัติให้ศาลต่าง ๆ ของประเทศที่กักเรือ มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีอันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องที่เป็นมูลเหตุให้มีการกักเรือ ได้หากกฎหมายภายในของประเทศนั้นให้อำนาจแก่ศาลเหล่านั้นไว้แล้วหรือเป็นกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

1. เจ้าหนี้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องนั้นมีภูมิลำเนา หรือสถานประกอบการ ธุรกิจหลักอยู่ในประเทศที่มีการกักเรือ
2. สิทธิเรียกร้องที่ขอให้กักเรือนั้นได้เกิดขึ้นในประเทศที่ทำการกักเรือ
3. สิทธิเรียกร้องดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการเดินทางของเรือระหว่างที่เรือนั้นได้ถูกกัก
4. สิทธิเรียกร้องนั้นมีสาเหตุมาจากเรือ โคนกันหรือตอกอยู่ภายใต้กรณีตาม มาตรา 13 ของอนุสัญญาว่าด้วยเรือโคนกัน (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to collisions between vessels, signed at Brussels on 23 rd September 1910.
5. สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
6. สิทธิเรียกร้องเหนือการจ้างเรือหรือการจ้างทรัพย์สินของเรือที่ถูกกัก

นั้นหมายความว่าทั้ง 6 ข้อข้างต้นนั้นเป็นตัวอย่างของจุดเกาะเกี่ยวอันจะนำไปสู่การมีเขตอำนาจศาลในการฟ้องคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเหนือเรือเท่านั้นหาใช่เป็นบทบังคับว่ารัฐภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการกักเรือจะต้องกำหนดตามไม่ เป็นเพียงการกำหนดแนวทางที่ควรจะเป็นเท่านั้น ดังนั้น จึงไม่จำกัดว่ารัฐต่าง ๆ จะกำหนดจุดเกาะเกี่ยวของตนอย่างไรเพื่อให้ศาลของตนมีเขตอำนาจในการรับฟ้องและพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในการกักเรือเพราะเจตนารมณ์อันแท้จริงแล้วอนุสัญญาต้องการให้เป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐที่ดำเนินการกักเรือนั้นเอง

ในอนุสัญญาฯ ข้อเดียวกันยังบัญญัติไว้อีกว่า ถ้าศาลทำการกักเรือไม่มีอำนาจที่จะพิจารณาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้อง หลักประกันที่วางไว้เพื่อขอให้ปล่อยเรือจะระบุไว้ว่าให้ใช้เป็นประกันการชำระหนี้ตามคำพิพากษาของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี

และศาลที่กักเรือนั้นจะกำหนดระยะเวลาให้โจทก์นำคดีไปฟ้องยังศาลที่มีเขตอำนาจ ถ้าไม่ไปฟ้องคดีภายในเวลาที่กำหนดอาจขอให้ปล่อยเรือหรือหลักประกันได้

สำหรับในกรณีที่คู่กรณีได้มีการตกลงกันให้นำบรรดาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นไปฟ้องร้องที่ศาลหนึ่งศาลใดนั้น เรื่องนี้ อนุสัญญาบัญญัติไว้ว่า ถ้าคู่กรณีตกลงกันให้นำข้อพิพาทไปฟ้องร้องที่ศาลใดศาลหนึ่งเป็นการเฉพาะนอกจากศาลที่มีการกักเรือ หรือให้นำข้อพิพาทไปให้อนุญาตตุลาการพิจารณา ศาลหรือเจ้าหน้าที่ศาลผู้มีอำนาจที่การกักเรือได้มีขึ้นในเขตอำนาจของตนจะต้องเป็นผู้กำหนดเวลาให้ผู้ร้องนำคดีไปฟ้องยังศาลดังกล่าวหากครบกำหนดแล้วยังไม่มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลดังกล่าว ลูกหนี้อาจใช้สิทธิร้องขอให้ปล่อยเรือและปล่อยประกันหรือหลักประกันได้

กฎหมายของอังกฤษ

ในกฎหมายอังกฤษนั้น ไม่มีประเด็นในเรื่องเขตอำนาจศาลในการพิจารณาพิพากษาคดีอันเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องที่เป็นมูลเหตุในการขอให้กักเรือ (Maritime Claim) เพราะในกรณีนี้ศาลอังกฤษย่อมต้องมีเขตอำนาจที่จะรับพิจารณา Action in rem ได้อยู่แล้ว การกักเรือจึงเป็นเพียงเครื่องมือที่ช่วยให้กระบวนการพิจารณา in rem ดำเนินต่อไปได้เท่านั้นเอง ไม่ได้มีไว้เพื่อทำให้ศาลมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เป็นมูลเหตุในการขอกักเรือแต่อย่างใด

กฎหมายของฝรั่งเศส

ตามกฎหมายของประเทศฝรั่งเศสนั้น มีปัญหาว่าการกักเรือจะนำมาซึ่งเขตอำนาจศาลที่สั่งกักเรือหรือไม่ ซึ่งหลักในเรื่องนี้ได้มีการอธิบายว่าการกักเรือนั้นจะนำมาซึ่งเขตอำนาจศาลที่กักเรือ (la compétence du form arresti) เฉพาะในกรณีที่เกี่ยวกับเรื่องเรือ

โดนกันเท่านั้น ทั้งนี้ เป็นไปตามกฎหมายของฝ่ายบริหาร ปี ค.ศ. 1968 และหลักการนี้จะไม่ใช้ในกรณีเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล⁴¹

ดังนั้น จะเห็นว่าหลักเกณฑ์เดิมในเรื่องเขตอำนาจศาลในการฟ้องคดีอันเนื่องมาจากการกักเรือของศาลฝรั่งเศสจึงเป็นไปตามหลักทั่วไปว่า ศาลที่จะรับฟ้องคดีใด ๆ ได้นั้นจะต้องมีกฎหมายบัญญัติให้มีเขตอำนาจในการรับฟ้องคดีประเภทนั้น ๆ ได้ด้วย เมื่อศาลสั่งกักเรือมิใช่หมายความว่าศาลที่สั่งกักนั้นจะมีเขตอำนาจในการรับฟ้องคดีอันเนื่องมาจากการกักเรือได้โดยทันที หรือโดยปริยายแต่อย่างใดไม่ เว้นแต่ว่าเป็นการกักเรือโดยอาศัยเหตุเรื่องเรือโดนกันเท่านั้น ซึ่งหากมีการสั่งกักเรือโดยศาลใดศาลหนึ่งย่อมมีเขตอำนาจเหนือคดีที่มีการฟ้องร้องกันนั้นได้ ทั้งนี้ ก็ด้วยเหตุผลที่ว่าศาลที่สั่งกักเรือมักจะเป็นศาลที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่เกิดเหตุการณ์เรือโดนกันขึ้น ซึ่งถือเป็นสถานที่ที่มูลคดีได้เกิดขึ้นนั่นเองศาลที่สั่งกักเรือจึงมีความใกล้ชิดกับมูลคดีและพยานหลักฐานการที่จะฟ้องคดีต่อศาลดังกล่าวจึงสะดวกและเหมาะสมกว่าการที่จะต้องไปดำเนินการในศาลอื่น

นอกจากนี้ ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลพาณิชย์ก็จะมีหน้าที่สั่งให้ผู้ขอกักเรือต้องเริ่มต้นดำเนินการเพื่อให้การกักเรือเป็นผลขึ้นมานั้นก็คือศาลจะกำหนดระยะเวลาในการฟ้องร้องดำเนินคดีตามสิทธิเรียกร้องที่ขอให้มีการกักเรือเอาไว้ หากผู้กักเรือไม่ดำเนินการภายในกำหนดการกักเรือก็จะสิ้นผลไป

การที่ศาลต้องกำหนดระยะเวลาในการฟ้องคดีเอาไว้ดังกล่าวข้างต้นนี้ถือเป็นกระบวนการพิจารณาที่ประเทศกลุ่ม Civil Law มักจะใช้กันไม่ว่าจะเป็นประเทศที่อนุญาตให้การกักเรือสามารถทำได้โดยยื่นเป็นคำขอฝ่ายเดียวหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ ก็เพื่อเป็นการยืนยันในความประสงค์ที่มุ่งจะดำเนินคดีอันเนื่องมาจากการกักเรืออย่างจริงจัง และศาลก็จะต้องพิจารณาข้อเท็จจริงที่เจ้าหน้าที่ผู้ขอกักเรือกล่าวอ้างมาอย่างละเอียดเพื่อที่จะหาข้อพิสูจน์ให้ได้ว่ามีเหตุอันสมควรในการกักเรือหรือไม่ หากเห็นว่าสมควรการกักเรือก็จะยังคงมีอยู่ต่อไป แต่

⁴¹ ไพทิต เอกจริยกร, คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีการกักเรือ, หน้า 33.

ถ้าได้ผลตรงกันข้ามไม่ว่าจะเป็นเรื่องที่กักหรือหลักประกันที่นำมาวางเพื่อให้ปล่อยเรือก็ตาม ศาลก็จะต้องสั่งให้ปล่อยทั้งหมด

อย่างไรก็ดี ภายหลังจากที่ประเทศฝรั่งเศสเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญา กักเรือ ปี 1952 แล้วเมื่อ 25 พฤษภาคม 1957 หลักเกณฑ์ในเรื่องเขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีตามสิทธิเรียกร้องที่เป็นมูลเหตุให้มีการกักเรือนี้ก็ได้รับการเปลี่ยนแปลงไป โดยยึดถือหลักเกณฑ์ตามแนวทางที่ปรากฏในอนุสัญญาข้อ 7 (1) กล่าวคือ ศาลมีคำสั่งกักเรือย่อมมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีตามสิทธิเรียกร้องที่เป็นมูลเหตุในการขอกักเรือได้ ถ้ามีกฎหมายภายในของศาลนั้นให้อำนาจไว้อยู่แล้ว หรือเป็นกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้

1. เจ้าหนี้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องนั้นมีภูมิลำเนาหรือสถานประกอบการธุรกิจหลักอยู่ในประเทศที่มีการกักเรือ
2. สิทธิเรียกร้องที่ขอให้กักเรือนั้นได้เกิดขึ้นในประเทศที่ทำการกักเรือ
3. สิทธิเรียกร้องดังกล่าวเกี่ยวข้องกับการเดินทางของเรือระหว่างที่เรือนั้นได้ถูกกัก

2.2 หลักกฎหมายกักเรือของกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) และกลุ่มประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ซึ่งไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญา

สำหรับในหัวข้อ 2.2 นี้ ผู้เขียนมุ่งที่จะศึกษาถึงหลักเกณฑ์ของการกักเรือในกลุ่มประเทศที่อยู่นอกภาคีอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 เพื่อให้เกิดความหลากหลายและละเอียดลึกซึ้งมากยิ่งขึ้นในประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวกับการกักเรือซึ่งในบางเรื่องบางประเด็นก็อาจจะใกล้เคียงหรือสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาแต่ในขณะเดียวกันในบางเรื่องบางประเด็นก็อาจจะมีความแตกต่างออกไปบ้างอันเป็นลักษณะเฉพาะของแต่ละประเทศ กลุ่มประเทศนอกภาคีอนุสัญญาบริสเซลว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 ที่ผู้เขียนเลือกมาศึกษา คือประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งผู้เขียนหยิบยกมาเป็นตัวแทนของกลุ่มประเทศ Common Law ในขณะที่ตัวแทนจากกลุ่มประเทศ Civil Law ผู้เขียนเจตนาที่จะหยิบ

ยกเอากฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมาศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา

2.2.1 ความหมายและความสำคัญ

หลักกฎหมายกักเรือของประเทศสหรัฐอเมริกา⁴²

หลักการสำคัญของกฎหมายของสหรัฐอเมริกา ก็คือ การกักเรืออันเป็นวิธีการดำเนินคดีต่อตัวเรือโดยตรง (in rem) นั้นจะทำให้ได้ถือเมื่อสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นบุริมสิทธิทางทะเล (maritime lien)

ในเชิงทฤษฎีแล้วแนวคิดเรื่อง in rem ของอังกฤษและอเมริกานั้นแตกต่างกัน โดยแนวคิดของอเมริกาจะแคบกว่าของอังกฤษกล่าวคือ in rem ของอเมริกานั้นเป็นการเยียวยาเฉพาะสิทธิเรียกร้องที่เป็นบุริมสิทธิทางทะเลเท่านั้น ในขณะที่แนวคิดของกฎหมายอังกฤษนั้นสามารถเยียวยาสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ ได้ด้วย⁴³

แต่ในทางปฏิบัติแล้วก็ได้มีความแตกต่างกันมากทีเดียว ทั้งนี้ เนื่องมาจากว่าจำนวนของสิทธิเรียกร้องทางทะเลในกฎหมายอเมริกันนั้นมีมากกว่าของอังกฤษหลายเท่าตัว และสิทธิเรียกร้องทางทะเลต่าง ๆ ตามกฎหมายอังกฤษก็ล้วนถูกเยียวยาโดยจัดเป็นบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายอเมริกาแทบทั้งสิ้น

บุริมสิทธิทางทะเล (maritime lien) โดยมากแล้วเป็นสิทธิที่เกิดจากการไม่ชำระหนี้ของลูกหนี้เกี่ยวกับเรื่องค่าใช้จ่ายและค่าบริการในการเดินเรือ เช่น การไม่ชำระค่า

⁴² United Nations, Report on the regional seminar on maritime legislation 8-11 January 1990, p.66.

⁴³ Ibid., pp.63-64.

จ้างให้แก่บรรดาลูกเรือ การไม่ชำระค่าระวางเรือ ความเสียหายอันเกิดขึ้นจากกรณีเรือโดนกัน สิทธิเรียกร้องของบุคคลที่ต้องบาดเจ็บจากการละเมิด และอื่น ๆ

กระบวนการพิจารณาที่คล้ายคลึงกับการกักเรือแบบ in rem อันหนึ่งก็คือ “Writ of Foreign Attachment” (คำสั่งยึดทรัพย์ภายนอกประเทศ) ซึ่งอยู่ใน Rule B ของ Supplemental Rules for Certain Admiralty Claims, Federal Code of Civil Procedure

เป็นกระบวนการที่ใช้ในกรณีที่ลูกหนี้มีได้อยู่ในเขตอำนาจศาล เรือหรือทรัพย์สินอื่นของลูกหนี้อยู่สามารถถูกยึดไว้ได้โดยคำสั่งยึดทรัพย์ภายนอกประเทศ (writ of foreign attachment) แต่โจทก์จะต้องพิสูจน์ให้ได้ถึงการมีสิทธิเรียกร้องที่จะขอให้ยึดทรัพย์ได้ก่อน จึงจะมีคำพิพากษาไปยังบุคคลหรือทรัพย์เพื่อบังคับตามคำพิพากษากล่าวคือยึดทรัพย์มาชำระหนี้ตัวเอง

ความแตกต่างที่สำคัญก็คือ การดำเนินคดีต่อตัวเรือ (in rem) นั้นกระทำต่อเรือเท่านั้น ในขณะที่คำสั่งยึดทรัพย์ภายนอกประเทศสามารถกระทำได้ทั้งต่อเรือของลูกหนี้หรือทรัพย์สินอื่น ๆ ของลูกหนี้ซึ่งไม่จำเป็นต้องมีความเกี่ยวพันใด ๆ ต่อมูลคดีที่เกิดสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้แต่อย่างใด เงื่อนไขเดียวที่กฎหมายกำหนดไว้ก็คือ ต้องเป็นทรัพย์สินของลูกหนี้หรือบุคคลที่ปฏิบัติผิดสัญญาหรือกระทำละเมิดเท่านั้นจึงเข้าข่ายที่เจ้าหนี้จะดำเนินการยึดได้เป็นที่น่าสังเกตว่าการยึดทรัพย์ตามคำสั่งยึดทรัพย์ภายนอกประเทศนั้นเปิดโอกาสให้เจ้าหนี้กระทำได้อุปากฎว่าลูกหนี้ไม่ได้เป็นผู้อยู่ในเขตอำนาจศาลในเวลาที่ทำกรยึดทรัพย์เท่านั้น โดยบรรดาทรัพย์สินที่มีอยู่ตลอดจนเรือซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลเหล่านี้ศาลมีอำนาจที่จะมีคำสั่งให้ยึดมาดำเนินคดีได้

ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่เคยลงนามในอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดเลยที่เกี่ยวข้องกับการกักเรือเดินทะเล ด้วยเหตุนี้กฎหมายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการและการและหลักการกักเรือในสหรัฐอเมริกาจึงตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายภายในล้วน ๆ ซึ่งมีทั้งที่เป็น Case Law และกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่บัญญัติขึ้นเฉพาะเรื่อง

กระบวนการพิจารณาในเรื่องการกักเรือของสหรัฐอเมริกาปรากฏอยู่ใน Supplemental Rules B and C ของ Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims of the Federal Rules of Civil Procedure ซึ่งอาจเรียกง่าย ๆ ว่าเป็น “Admiralty Rules” ก็ได้ The Federal Rules of Civil Procedure เป็นหลักเกณฑ์ที่ศาลสูงของสหรัฐอเมริกาเป็นผู้กำหนดขึ้นตามกระบวนการบัญญัติกฎหมายในระบบ Common Law ซึ่งสร้างกฎหมายจากคดีต่าง ๆ ที่ขึ้นสู่ศาล Admiralty Rules จึงเป็นการรวมหลักเกณฑ์และกระบวนการวิธีการต่าง ๆ ในหลาย ๆ เรื่องที่แตกต่างกันไปตามแต่ลักษณะของ Case ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นซึ่งในหลักเกณฑ์ต่าง ๆ เหล่านั้นกำหนดถึงการกักเรือหรือการยึดเรือเอาไว้ 2 ลักษณะ ซึ่งมีกระบวนการวิธีที่แตกต่างกัน กล่าวคือ

1. Warrant of arrest (Rule C)
2. Writ of attachment (Rule B)

Warrant of arrest เป็นคำสั่งกักเรือที่ใช้ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องนั้นเป็นคดี in rem แต่ Writ of attachment จะใช้ในกรณีการฟ้องคดี in personam ต่อเจ้าของเรือซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการโอนย้ายทรัพย์สินของเจ้าของเรือออกไปนอกเขตอำนาจศาล เท่านั้นเองที่กฎหมายกำหนดให้มีวิธีการดังกล่าวนี้ขึ้น บางครั้งอาจเรียกรูปแบบนี้ว่ามีลักษณะเป็น quasi in rem ซึ่งจะไม่เหมือนกับกรณี in rem แบบแท้ ๆ ที่เคร่งครัดกว่า กล่าวคือ ไม่ใช่เป็นกระบวนการที่มุ่งต่อความรับผิดชอบของบุคคลแต่มุ่งที่ตัวเรือเป็นสำคัญ

Rule C กำหนดให้คำสั่งกักเรือมีไว้เพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งสองอย่างต่อไปนี้ คือ

1. เพื่อบังคับเอาทรัพย์สินเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล
2. เพื่อดำเนินกระบวนการ action in rem ตามที่กฎหมายพาณิชย์ไม่ว่าจะเป็นไปตามบังคับของกฎหมาย Common Law หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Statute) กำหนดเอาไว้

Rule B กำหนดให้มี Writ of attachment ไว้เพื่อการหน่วงเหนี่ยวเรือมิให้แล่นไปไหน ซึ่งคล้ายกับการกักเรือนั่นเอง และบางทีอาจจะเป็นกรณีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้อง

ทางทะเล หรือในเชิงพาณิชย์โดยเป็นการบังคับเอากับเจ้าของเรือซึ่งไม่ปรากฏตัวในประเทศแต่เนื้อแท้คือการดำเนินคดีแบบ in personam นั่นเอง

ในกรณีของเรือซึ่งถูกเช่ามานั้น เราจะเห็นได้ว่าเรือลำดังกล่าวมิใช่ทรัพย์สินของผู้เช่า (Charterer) จึงไม่อยู่ในบังคับของการยึด (attachment) มาเพื่อบังคับตามสิทธิเรียกร้องที่มีต่อผู้เช่าเรือได้

ยิ่งไปกว่านั้นแม้ว่าจะไม่มีบทบังคับใด ๆ แต่นักกฎหมายส่วนใหญ่ก็มองว่าไม่สามารถที่จะยึดเรือที่ถูกเช่ามาตามสัญญา Charterparty เพื่อบังคับตามสิทธิเรียกร้องอันมีต่อเจ้าของเรือได้ ซึ่งนั่นหมายถึงการทำลายสิทธิการครอบครองของผู้เช่าเรือลงไปจุดนี้จึงเป็นความแตกต่างที่สำคัญจาก Rule C ในเรื่องการกักเรือเพื่อบังคับคดี in rem ตามสิทธิเรียกร้องที่มีต่อตัวเรือโดยตรงซึ่งไม่ถูกกระทบใด ๆ จากนิติสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหนี้ของเรือ และผู้เช่าเรือ

ใน Rule E (8) ได้กำหนดถึงการจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเอาไว้ว่าสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนได้เพื่อการสูดตีเฉพาะต่อสิทธิเรียกร้อง in rem (ซึ่งเริ่มต้นด้วยคำสั่งกักเรือ) หรือต่อ quasi in rem (ซึ่งเริ่มต้นด้วยหมายยึดเรือ) โดยไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบเกินไปกว่ามูลค่าของเรือที่ถูกกักไว้และไม่จำเป็นต้องมีความรับผิดชอบอื่น ๆ ที่เจ้าหนี้ยังมีได้เริ่มดำเนินการใด ๆ ต่อเจ้าของเรือได้อีกด้วย

การกักเรือตามกฎหมายญี่ปุ่น⁴⁴

ตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (Japan's Civil Procedure Act 1890) และกฎหมายว่าด้วยการบังคับคดี (Civil Execution Act 1979) กำหนดไว้ว่าเรือสามารถที่จะถูกกักได้จาก 3 กระบวนการดังต่อไปนี้

⁴⁴ Christopher Hill, Kay Soehring, Tameyoki Hosai, and Critie Helmer. Arrest of ship (Bangkok : Lloyd's of London Press, 1985), p.67-79.

1. การกักชั่วคราว (Provisional Arrest)

กระบวนการนี้เป็นการกักเรือเพื่อที่จะนำไปสู่การดำเนินคดีต่อเจ้าของเรือ โดยเจ้าหน้าที่ตามสิทธิเรียกร้องจะดำเนินการขอกักเรือไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะนำคดีขึ้นสู่ศาลญี่ปุ่นหรือศาลของประเทศอื่นซึ่งหากปรากฏแก่ศาลว่าไม่มีการนำคดีขึ้นฟ้องต่อศาล ศาลก็ต้องสั่งให้ปล่อยเรือไป

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าภายใต้กระบวนการดังกล่าวนี้สิทธิของเจ้าหน้าที่ในการกักเรือจึงถือว่าเป็นการกักไว้เพียงชั่วคราวเท่านั้น โดยจุดมุ่งหมายก็คือเพื่อทำให้เกิดหลักประกันในการชำระหนี้ ทั้งนี้เพราะการดำเนินคดีตามสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหน้าที่ขอให้กักเรือนั้นยังมิได้เริ่มขึ้นแต่อย่างใด และด้วยเหตุนี้เรือจึงไม่มีทางถูกขายทอดตลาดโดยอัตโนมัติตามที่เรากันเคยกันเมื่อมีการยึดทรัพย์สินของจำเลยในกรณีทั่ว ๆ ไปหลังจากศาลมีคำพิพากษาแล้วตรงกันข้ามหากมีการวางหลักประกันจากลูกหนี้หรือบุคคลอื่นใดซึ่งโดยมากก็มักจะเป็นตัวเจ้าของเรือเอง เรือก็จะได้รับการปล่อยเป็นอิสระทันที

2. การดำเนินการบังคับคดีตามกฎหมาย (Compulsory Execution)

กระบวนการนี้เป็นวิธีการตามปกติอยู่แล้วว่าเมื่อลูกหนี้ถูกฟ้องเป็นจำเลยภายหลังจากศาลมีคำพิพากษาให้โจทก์ชนะคดีทรัพย์สินทั้งหลายทั้งปวงของจำเลยก็จะต้องถูกเจ้าหน้าที่ตามคำพิพากษายึดไปเพื่อขายทอดตลาดนำเงินมาชำระหนี้ตามคำพิพากษาจนถึงที่สุดและการบังคับคดีตามคำพิพากษานี้ประเทศญี่ปุ่นยอมบังคับคดีให้แม้จะปรากฏว่าเป็นคำพิพากษาของศาลต่างประเทศหรือเป็นคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการก็ตาม แต่ทั้งนี้ก็ต้องตกอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ในเรื่องการยอมรับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศของญี่ปุ่นด้วย และเงื่อนไขประการสำคัญอีกข้อหนึ่งก็คือต้องปรากฏด้วยว่าเรือนั้นได้เข้ามาอยู่ในท่าเรือของญี่ปุ่นแล้ว

3. การขายทอดตลาดโดยไม่มีคำพิพากษา (public auction without a judgment)

เจ้าหนี้สามารถขอกักเรือเพื่อที่จะนำเรือออกขายทอดตลาดได้โดยมี
ต้องมีคำพิพากษาเลขก็ได้ภายใต้สิทธิดังต่อไปนี้

- (1) สิทธิจำนอง (mortgage right)
- (2) บุริมสิทธิทางทะเล (maritime lien)
- (3) สิทธิยึดหน่วง (possessory lien)

ข้อดีของกระบวนการดังกล่าวนี้ก็คือว่า เจ้าหนี้ไม่ต้องมีภาระหน้าที่
ในการวางเงินใด ๆ ต่อศาลก่อนที่จะเริ่มกระบวนการเลยนั่นหมายความว่า เป็นกระบวนการที่
ศาลดำเนินการให้โดยเจ้าหนี้ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายแต่อย่างใดนั่นเอง *

จากรูปแบบของกระบวนการต่าง ๆ ตามกฎหมายญี่ปุ่นข้างต้น จะ
เห็นได้ว่ารูปแบบที่ใกล้เคียงและคล้ายคลึงกับการกักเรือตามอนุสัญญากักเรือมากที่สุดก็คือรูป
แบบแรกการกักเรือชั่วคราว (provisional arrest) นั่นเอง

ดังนั้น ในหัวข้อต่าง ๆ เกี่ยวกับการกักเรือตามกฎหมายญี่ปุ่นที่ผู้เขียน
จะได้ทำการศึกษาและเปรียบเทียบต่อไปในบทนี้ผู้เขียนจะขอยกมาศึกษาและวิเคราะห์เปรียบเทียบ
โดยเฉพาะรูปแบบกระบวนการกักเรือแบบชั่วคราว (provisional arrest) ของกฎหมายญี่ปุ่น
เท่านั้น

2.2.2 สิทธิที่จะกักเรือได้

กฎหมายของสหรัฐอเมริกา

* กระบวนการดังกล่าวนี้แม้จะมีข้อดีต่อเจ้าหนี้ตรงที่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการ
วางเงินต่อศาลก็ตามแต่ก็มีได้หมายความว่าเจ้าหนี้จะไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีกเลย ทั้งนี้
เนื่องจากเจ้าหนี้ยังคงต้องมีภาระหน้าที่ในการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าอากรแสตมป์ตาม
ที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วยนั่นเอง

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนดสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลไว้ค่อนข้างกว้างกว่า โดยถือว่าสิทธิเรียกร้องที่จะฟ้องคดีต่อตัวทรัพย์สิน (Action in Rem) ได้เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา มีดังต่อไปนี้⁴⁵

ก. สิทธิที่เกิดจากสัญญา

บุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นจากสัญญา (Maritime Contract Liens) อันได้แก่

(1) สิทธิเรียกร้องตาม Federal Maritime Lien Act 1910 Section 971-975 ซึ่งส่วนมากจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับค่าซ่อมเรือ ค่าเสบียง และค่าสัมภาระสำหรับเรือ ค่าตอบแทนการใช้ตู้แห้ง (dry dock) และสิ่งจำเป็นอย่างอื่น

(2) ค่าจ้างคนประจำเรือ

(3) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า (Contract of a Affreightment)

(4) เงินทศรองจ่าย (Advance)

(5) การจำนองประเภท Preferred Ship Mortgage ตาม Ship Mortgage 1920

ข. สิทธิที่ไม่ได้เกิดจากสัญญา

(1) สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการละเมิด (Torts)

(2) สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage)

กฎหมายญี่ปุ่น

สิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ตามกฎหมายญี่ปุ่นมี 2 ประเภทกล่าวคือ สิทธิเรียกร้องตามมูลหนี้ที่ถือว่าเป็นสิทธิเรียกร้องอันมีลักษณะเป็นบุริมสิทธิทางทะเล สิทธิ

⁴⁵ J. Naill Mc Govern, "Mortgage and liens", Report on the regional seminar on maritime legislation (January 1990) : 23-27.

จำนอง สิทธิยึดหน่วง กับสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ ทั่วไปที่กฎหมายญี่ปุ่นถือว่ามิได้จัดเข้าเป็น สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลอันอาจสามารถขอให้ศาลมีคำสั่งกักยึดเรือเพื่อทำการขาย ทอดตลาดบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเลได้ แต่สิทธิเรียกร้องอื่น ๆ เหล่านี้ก็สามารถที่จะนำไปสู่การกักเรือโดยอาศัยกระบวนการแบบแรก ก็คือ การขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือไว้ชั่วคราว ในฐานะเป็นหลักประกันของเจ้าหนี้ได้เพราะว่าสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้จะขอกักเรือชั่วคราวนั้น กฎหมายญี่ปุ่น ไม่ได้บัญญัติไว้เฉพาะเจาะจงว่าจะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องประเภทใดบ้างแต่ เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil Law ดังนั้น สิทธิเรียกร้อง ต่าง ๆ หรือหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างเจ้าหนี้กับลูกหนี้จึงได้รับการเยียวยาในลักษณะเดียวกันทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นสิทธิเรียกร้องประเภทใดก็ตามเจ้าหนี้สามารถนำไปอ้างอิงเป็นมูลเหตุในการ ขอกักเรือหรือยึดทรัพย์สินของลูกหนี้ไม่ว่าจะก่อนฟ้องหรือหลังจากฟ้องร้องดำเนินคดีแล้วได้ ทั้งสิ้นตามนิติวิธีของประเทศในกลุ่ม Civil Law นั้นเอง

บุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายญี่ปุ่น (maritime lien)

หลักเกณฑ์ของกฎหมายญี่ปุ่นกำหนดให้เจ้าหนี้อุริมสิทธิทางทะเล สามารถขอกักยึดเรือและขอให้ศาลดำเนินการขายทอดตลาดเพื่อนำเงินมาชำระหนี้บุริมสิทธิ ของตน ได้ถ้าหากจะเปรียบเทียบกับการบังคับจำนองก็ใกล้เคียงกันมากและตามกฎหมายญี่ปุ่น ถือว่าสถานะของสิทธิทั้งสองนี้แทบไม่มีความแตกต่างกันแต่อย่างใด

สิทธิเรียกร้องที่ถือว่าเป็นบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายญี่ปุ่น ได้แก่

1. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายทอดตลาดเรือและส่วนประกอบของเรือ ตลอดจนถึงค่าใช้จ่ายในการสงวนรักษาเรือหลังจากเริ่มต้นเข้าสู่กระบวนการเพื่อที่จะขายทอด ตลาดเรือ

2. ค่าใช้จ่ายในการสงวนรักษาเรือและส่วนประกอบของเรือซึ่งเกิดขึ้น ณ ท่าสุดท้าย (the last port)

3. ค่าธรรมเนียมทั้งหมดเกี่ยวกับการเดินทางของเรือ

4. การนำร่อง และการลากจูงเรือ

5. เงินรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัย และกรณีการเฉลี่ยความเสียหายทั่ว

6. สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากความจำเป็นที่จะต้องทำให้เรือเดินทางต่อไปได้

7. สิทธิเรียกร้องของนายเรือและลูกเรืออื่น ๆ ซึ่งเกิดจากสัญญาจ้าง

8. สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการซื้อขายตัวเรือ เครื่องอุปกรณ์เรือในกรณีที่เรือยังมีได้ออกเดินทางหลังจากที่ได้ทำการซื้อขาย หรือก่อสร้างตัวเรือเสร็จแล้ว รวมทั้งสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเครื่องอุปกรณ์ต่าง ๆ เสิบียงอาหาร และน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือสำหรับการเดินทางครั้งสุดท้าย

9. สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับสินค้าที่บรรทุกมาในเรือตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 19 ของกฎหมายการขนส่งของระหว่างประเทศ (Japan's International Carriage of Good by sea Act 1957)

10. สิทธิเรียกร้องต่าง ๆ ตามกฎหมายจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ (Japan's Limitation of Shipowners Liability Act 1975 แก้ไขปี 1982)

ข้อสังเกต

ในข้อ (8) คำว่า “การเดินทางครั้งสุดท้าย” (her last voyage) นั้นนักวิชาการในทางพาณิชย์นาวีอธิบายว่ามีใจหมายถึงการเดินทางของเรือครั้งสุดท้ายโดยที่จะไม่มีการใช้ประโยชน์จากเรือนั้นอีกต่อไป แต่อย่างไรก็ตาม หมายถึงการเดินทางเที่ยวสุดท้ายของชุดการเดินทางครั้งหนึ่ง ๆ ในทางการค้าเท่านั้น⁴⁶

ข้อที่ควรพิจารณาประการต่อมาก็คือบุริมสิทธิทางทะเลตามที่กำหนดไว้ข้างต้นนี้มีหลายกรณีที่ผู้ออกค่าใช้จ่ายอันถือว่าเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นเพียงผู้เช่าเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือเท่านั้น แต่จะเห็นได้ว่ากฎหมายก็ได้ให้ความคุ้มครองในการที่จะรับชำระหนี้ดังกล่าวคืนในฐานะเจ้าหน้าที่ผู้มีบุริมสิทธิทางทะเลด้วย อย่างไรก็ตาม ในเรื่องเกี่ยวกับค่าตอบแทนในการให้บริการของตัวแทนเรือ นั้นกฎหมายก็ได้ถือว่าเป็นบุริมสิทธิทางทะเลตลอดเวลาแต่อย่างไร ทั้งนี้ ก็เพราะว่าสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลในหลาย ๆ ข้อข้างต้นนั้นมีอายุความเพียง 1 ปี นับตั้งแต่เกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นมาเท่านั้น ดังนั้น หากพ้นระยะเวลา 1 ปี แรกไปแล้วยังมิได้มีการบังคับตามบุริมสิทธิ บุริมสิทธิดังกล่าวก็ย่อมสิ้นสุดลงไปนั่นเอง

⁴⁶ Christopher Hill, Arrest of ship, p.69.

ข้อสังเกตในเรื่องสิทธิเรียกร้องที่มีลักษณะเป็นบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายญี่ปุ่นอีกประการหนึ่งก็คือเรื่องความแตกต่างของการบัญญัติกฎหมายว่าสิทธิเรียกร้องใดจะต้องตกอยู่ภายใต้บุริมสิทธิทางทะเลหรือไม่ ซึ่งจะเห็นได้ว่าหากกฎหมายของประเทศที่สิทธิเรียกร้องได้เกิดขึ้นกับกฎหมายของเรือที่ถูกกักมีความสอดคล้องกันเจ้าหน้าที่สามารถที่จะขอกักเรือดังกล่าวในประเทศญี่ปุ่นได้แม้ญี่ปุ่นจะไม่ถือว่าสิทธิเรียกร้องที่ขอกักเรือนั้นเป็นบุริมสิทธิทางทะเลก็ตามตรงนี้จึงเป็นผลดีต่อเจ้าหน้าที่อย่างมาก แต่หากพิจารณาในทางกลับกันเจ้าหน้าที่อาจประสบปัญหายุ่งยากมากหากปรากฏว่าสิทธิเรียกร้องหลัก ๆ ซึ่งตามกฎหมายญี่ปุ่นกำหนดให้มีบุริมสิทธิทางทะเล แต่กฎหมายของประเทศที่สิทธิเรียกร้องดังกล่าวได้เกิดขึ้นนั้นมิได้กำหนดให้เป็นบุริมสิทธิทางทะเลแต่อย่างใด

ข้อสังเกตประการสุดท้ายเป็นเรื่องของสิทธิยึดหน่วงที่จะสามารถกักเรือได้ (Possessory Lien) ซึ่งมีปัญหาว่าสิทธิยึดหน่วงในกรณีนี้ได้แก่อะไรบ้าง สิทธิยึดหน่วงที่จะขอให้กักเรือเพื่อทำการขายทอดตลาดตามกฎหมายญี่ปุ่นได้ก็เช่น ในกรณีของการซ่อมหรือติดตั้งอุปกรณ์ในอู่เรือ หากเจ้าของเรือไม่ชำระค่าบริการ โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรถ้าเรือยังจอดอยู่ในอู่เรือ เรื่อย่อมสามารถถูกกักหรือยึดเอาไว้ได้โดยชอบด้วยกฎหมายจนกว่าเจ้าของเรือจะชำระค่าบริการให้แล้วเสร็จ หากเจ้าของเรือไม่ยอมชำระอู่เรือก็สามารถร้องขอต่อศาลให้มีคำสั่งขายทอดตลาดเรือลำดังกล่าวได้⁴⁷

ข้อจำกัดของการใช้สิทธิยึดหน่วงในกรณีนี้ที่จะต้องคำนึงถึงอยู่เสมอก็คือสิทธิดังกล่าวนี้เจ้าหน้าที่สามารถใช้บังคับได้เฉพาะในเวลาที่ยังคงจอดอยู่ในบริเวณอู่เรือเท่านั้น หากเรือได้แล่นออกจากอู่เรือไปแล้ว สิทธิยึดหน่วงก็เป็นอันสิ้นสุดลงด้วยเจ้าหน้าที่ไม่สามารถที่จะใช้สิทธิดังกล่าวได้อีกต่อไป

2.2.3 บุคคลผู้มีสิทธิร้องขอให้กักเรือได้

กฎหมายของสหรัฐอเมริกา

สำหรับเจ้าหน้าที่ทรงสิทธิเรียกร้องในอันที่จะขอกักเรือได้ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกานั้น จะต้องปรากฏว่าเป็นเจ้าหน้าที่ทรงสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเท่านั้น โดยไม่ได้ระบุข้อจำกัดเอาไว้แต่อย่างใดว่าจะต้องเป็นเจ้าหน้าที่มีภูมิลำเนาอยู่ในสหรัฐ

⁴⁷ Ibid., p.70.

อเมริกาหรือไม่ ซึ่งหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ย่อมถือได้ว่าสอดคล้องกับอนุสัญญาจำกัดเรือปี 1952 ที่ไม่คำนึงถึงเรื่องภูมิฐานะของเจ้าหนี้ยี่ด้วยเช่นเดียวกัน

กฎหมายญี่ปุ่น

ตามกฎหมายญี่ปุ่นบุคคลที่จะขอให้กักเรือได้นั้นจากการศึกษาพบว่าไม่ปรากฏว่ากฎหมายญี่ปุ่นจะจำกัดสิทธิเฉพาะเพียงเจ้าหนี้ยี่ในประเทศญี่ปุ่นรวมทั้งไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องเป็นเจ้าหนี้ยี่ที่มีสัญชาติญี่ปุ่นเท่านั้นที่จะร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือได้

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาจำกัดเรือแล้วก็จะพบว่ากฎหมายกักเรือของประเทศญี่ปุ่นสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาจำกัดเรือในแง่ที่ว่าทั้งอนุสัญญาจำกัดเรือ และกฎหมายญี่ปุ่นยอมเปิดโอกาสให้ใครก็ได้ที่อ้างตัวว่าเป็นเจ้าหนี้ยี่ตามสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ เกี่ยวกับเรือสามารถที่จะใช้สิทธิในการขอกักเรือเพื่อเป็นหลักประกันได้ทั้งสิ้น ไม่ว่าผู้นั้นจะเป็นใครมาจากไหนในโลกนี้ก็ตาม

2.2.4 เรือที่จะขอให้กักได้

ก. ประเภทและสัญชาติของเรือที่จะถูกกักได้

กฎหมายสหรัฐอเมริกา

ในประเทศสหรัฐอเมริกา เรือที่เป็นของรัฐบาลสหรัฐ หรือเรือที่รัฐครอบครอง หรือดำเนินงานโดยรัฐจะได้รับความคุ้มกันจากการกักเรืออย่างไรก็ตามใน Rule C กำหนดไว้ว่าการดำเนินคดีต่อรัฐอาจจะกระทำได้โดยหลักการดำเนินคดีแบบ *in rem* ภายใต้กฎหมาย The Foreign Sovereign Immunities Act, 28 U.S.C. 1602 *et seq.* เรือของรัฐบาลต่างชาติดีได้รับความคุ้มกันด้วยเช่นกันเว้นแต่ในบางกรณีที่เรือลำดังกล่าวอาจจะได้รับคำพิพากษามาก่อนหน้านี้แล้ว และมีการบังคับคดีตามคำพิพากษาดังกล่าวเหนือเรือลำนั้นในสหรัฐอเมริกา

อย่างไรก็ตาม กระบวนการพิจารณาตัดสินคดีแบบ in rem ก็สามารถนำมาใช้กับเรือที่เป็นของรัฐบาลได้ในกรณีที่เจ้าหนี้อ้างสิทธิบุริมสิทธิทางทะเลอันเนื่องมาจากการที่รัฐบาลต่างชาตินั้นดำเนินกิจการในเชิงธุรกิจการค้า และรัฐบาลต่างชาติซึ่งเป็นเจ้าของเรือ นั้นอาจจะต้องรับผิดชอบคดี in personam ได้ตามมูลค่าของเรือ โดยในกรณีดังกล่าวนี้เมื่อเรือถูกกักโดยเจ้าหนี้บุริมสิทธิแล้วขั้นตอนวิธีการหลังจากนั้นที่เจ้าหนี้จะต้องกระทำต่อตัวเรือไม่จำเป็นต้องมีอีกต่อไปรวมถึงการออก Notice ด้วย⁴⁸

กฎหมายญี่ปุ่น

เรือที่จะถูกกักได้ในประเทศญี่ปุ่นนั้นไม่จำกัดว่าจะต้องเป็นเรือสัญชาติญี่ปุ่นเท่านั้นแต่กฎหมายอนุญาตให้ทำการกักเรือได้ไม่ว่าเรือนั้นจะสัญชาติใดก็ตาม⁴⁹

อย่างไรก็ดี หากเรือลำใดมิใช่เรือของเอกชน กล่าวคือ เป็นเรือของรัฐที่ใช้เพื่อประโยชน์ของรัฐโดยตรง (public ship) ไม่ว่าจะ เป็นเรือของรัฐบาลญี่ปุ่นหรือรัฐใด ๆ ก็ตามกฎหมายญี่ปุ่นถือว่ามิใช่วัตถุที่จะพึงยึดหรือกักได้

ดังนั้น หลักความคุ้มกันในกรณีเรือของรัฐ (state-owned ship) จึงเป็นที่ยอมรับตามสายตาของกฎหมายญี่ปุ่น แม้ว่าญี่ปุ่นจะมีได้เป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยความคุ้มกันเหนือเรือของรัฐ (convention on immunity of state-owned 1926) ก็ตาม แต่ถ้าหากปรากฏว่าเรือของรัฐใด ๆ ที่มีได้ถูกใช้เพื่อประโยชน์ของรัฐโดยตรง แต่กลับมีกิจกรรมในเชิงพาณิชย์กรณีนี้เรือของรัฐก็สามารถที่จะถูกกักเพื่อเป็นหลักประกันตามสิทธิเรียกร้องในเชิงพาณิชย์นั้นได้ เพราะไม่อยู่ในหลักเกณฑ์ที่จะได้รับความคุ้มกัน

⁴⁸ Comite Maritime International, Essays on maritime liens and mortgages and on arrest of ships, (Bangkok : ESCAP, 1984), p.107.

⁴⁹ Christopher Hill, Arrest of ship, p.75.

หลักเกณฑ์อีกเรื่องหนึ่งตามกฎหมายญี่ปุ่นที่น่าสนใจก็คือเรื่องเรือที่พร้อมจะออกเดินทาง ซึ่งในเรื่องนี้กฎหมายญี่ปุ่นวางหลักเอาไว้ว่าเรือที่เตรียมพร้อมสมบูรณ์ที่จะเริ่มต้นออกเดินทางได้นั้นเจ้าหนี้ยจะไปขอให้กักเรือลำนั้นไม่ได้ เว้นแต่ว่าหนี้ยหรือสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ยอ้างถึงเพื่อขอกักเรือ นั้นเกิดขึ้นมาจากการกระทำการเพื่อจัดเตรียมเรือให้พร้อมในการเดินทางดังกล่าว⁵⁰

ข. กรณีลูกหนี้ยมีเรือหลายลำเรือลำใดบ้างที่จะถูกกักได้

กฎหมายสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ได้ลงนามร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญา กักเรือ ปี 1952 แต่การกักเรือของประเทศสหรัฐอเมริกาสามารถกระทำได้โดยศาลพาณิชย์นาวีตามบทบัญญัติใน Rule B ดังนั้น เรือลำอื่นของลูกหนี้ย (Sister Ship) จึงสามารถถูกกักได้ตาม Rule B เช่นเดียวกับทรัพย์สินใด ๆ ของลูกหนี้ยที่จะสามารถถูกยึดมาดำเนินคดีแบบ in personam ได้นั่นเอง⁵¹

กฎหมายญี่ปุ่น

กระบวนการกักเรือตามกฎหมายญี่ปุ่นกำหนดให้สิทธิแก่เจ้าหนี้ยที่จะสามารถทำการกักเรือลำอื่นของลูกหนี้ย (sister ship) ได้โดยมีเงื่อนไขประการเดียวก็คือคำขอกักเรือ นั้นต้องมีมูลเหตุมาจากสิทธิเรียกร้องอันมีลักษณะของบุริมสิทธิทางทะเล⁵²

ดังนั้น ในกรณีที่ลูกหนี้ยมีเรือหลายลำเจ้าหนี้ยสามารถที่จะกักเรือ sister ship ได้ เช่นเดียวกับบทบัญญัติของอนุสัญญา กักเรือ

ค. กรณีลูกหนี้ยโอนเรือที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องไปยังบุคคลภายนอก

กฎหมายสหรัฐอเมริกา

⁵⁰ Ibid., p.79.

⁵¹ William, Tetley, Maritime liens and claims, 1st ed. (London : Business Law Communications, 1985), p.466.

⁵² Christopher Hill, Arrest of ship, p.68.

สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) เท่านั้นที่จะขอให้กักเรือได้ตามกฎหมายอเมริกา และในประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น บุริมสิทธิทางทะเล ย่อมได้แก่สิทธิที่ผูกพันกับตัวทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิขึ้นมาโดยตรง และโดยสภาพแล้ว เรือลำที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง (Particular Ship) กับเรือลำที่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลก็คือเรือลำเดียวกันนั่นเอง

Charles J. Burchell ได้ให้คำจำกัดความถึงเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) ว่า บุริมสิทธิทางทะเลเป็นสิทธิที่เจ้าหนี้จะพึงได้รับชำระก่อนเอาจากเรือ ค่าระวางหรือบางกรณีจากสินค้าซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องที่เรือนั้น ได้รับบริการมาหรือไปก่อความเสียหายขึ้น⁵³

เมื่อเรือถือเป็นทรัพย์สินที่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งบุริมสิทธิทางทะเลแล้ว แม้ว่าเรือลำดังกล่าวจะถูกโอนไปยังผู้ใดก็ตาม โดยผู้นั้นไม่จำเป็นต้องรู้ถึงการมีอยู่ของบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้นแต่อย่างใด เรือลำดังกล่าวก็ย่อมถูกเจ้าหนี้ขอ กักเรือและบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเลได้เสมอ⁵⁴

กฎหมายญี่ปุ่น

ตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ (Commercial Code) ของญี่ปุ่นใน ส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Commercial) พบว่ามีการบัญญัติถึงเรื่องการฟ้องร้องตัวเรือเอาไว้ว่า เจ้าหนี้มีสิทธิที่จะฟ้องตัวเรือตลอดจนสามารถดำเนินคดีต่อตัวเรือโดยตรงได้โดยถือว่าเป็นสิทธิเรียกร้องบังคับต่อตัวเรือ (rights over the ship)

ดังนั้น ในกรณีที่ลูกหนี้โอนเรือที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องไปยังบุคคลภายนอก เจ้าหนี้ตามกฎหมายญี่ปุ่นย่อมสามารถยื่นขอ กักเรือลำที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องนั้น ได้ตามบทบัญญัติกฎหมายข้างต้นที่ให้สิทธิเจ้าหนี้ดำเนินคดีต่อตัวเรือ ได้โดยตรง

⁵³ William, Tetley , *Maritime liens and claims*, p.40.

⁵⁴ *Ibid.*, p.41.

โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าเรือลำดังกล่าวได้โอนไปยังบุคคลภายนอกแล้วหรือไม่แต่อย่างใด

2.2.5 ขั้นตอนวิธีการดำเนินการกักเรือ

กฎหมายสหรัฐอเมริกา

การกักเรื่อนั้นอาจจะเป็นกระบวนการวิธีการที่ใช้สำหรับบุริมสิทธิทางทะเลใดตามปกติ หรืออาจจะใช้บังคับตามที่กฎหมายลายลักษณ์อักษร (Statute) บัญญัติให้สิทธิไว้ก็ได้ ในการกักเรือตามกฎหมายอเมริกันนั้น ไม่มีความจำเป็นต้องรับฟังพยานหลักฐานใด ๆ ก่อนแต่อย่างใดหากแต่ต้องมีคำร้องขอของเจ้าหน้าที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องที่จะขอให้กักเรื่อนั้นมาเพื่อแสดงความจริงพิสูจน์ถึงความเป็นผู้ทรงสิทธิเรียกร้องของตนซึ่งในคำร้องดังกล่าวต้องแสดงให้เห็นแจ้งชัดถึงการมีอยู่และสภาพแห่งบุริมสิทธิทางทะเลที่กล่าวอ้างถึง และต้องบรรยายถึงทรัพย์สินต่าง ๆ ที่ตกอยู่ภายใต้การบังคับคดี อีกทั้งต้องระบุถึงตัวทรัพย์สินที่อยู่ในเขตอำนาจศาล หรือทรัพย์สินใดที่อยู่ระหว่างการดำเนินคดี หมายกักเรือในกรณีนี้จะออกตาม Rule C ซึ่งจริง ๆ แล้วไม่จำเป็นที่จะต้องให้ผู้พิพากษาเป็นผู้ออกคำสั่ง แต่ในทางปฏิบัติจะมีเจ้าหน้าที่ประจำที่เรียกว่า "Clerk of the Court" เป็นผู้ดำเนินการให้หลังจากที่เจ้าหน้าที่ผู้ร้องขอได้ยื่นคำร้องและชำระค่าธรรมเนียมตามระเบียบแล้ว*

ส่วนการยึดเรือ (An attachment of a vessel) ซึ่งเทียบเท่ากับการกักเรื่อนั้นจะมีหลักเกณฑ์ตาม Rule B (1) โดยเป็นการกำหนดให้เรือ หรือสินค้า หรือทรัพย์สินอื่น ๆ อาจถูกยึดมาได้เพื่อดำเนินการบังคับคดีตามสิทธิเรียกร้องทางทะเลต่อตัวเจ้าของเรือโดยเฉพาะ โดยจะต้องมีการสาบานตนของผู้ยื่นคำร้องว่าไม่สามารถหาตัวเจ้าของเรือซึ่งเป็น

* เมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ร้องขอกรอกข้อความแบบฟอร์มแล้ว The Clerk of the Court ก็จะต้องออกหมายกักเรือหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ภายใต้การบังคับคดีส่งไปให้เจ้าหน้าที่ Marshall เป็นผู้ดำเนินการต่อไป แต่ในทางปฏิบัติจริง ๆ แล้ว เจ้าหน้าที่ Clerk ก็เพียงแต่ส่งหมายให้ทนายความผู้มาติดต่อให้ไปส่งให้ Marshall เพื่อดำเนินการต่อไปได้เลย

ลูกหนี้มาดำเนินคดีได้เนื่องจากเป็นผู้ไม่อยู่ในเขตอำนาจศาลแม้ว่าตนจะได้ใช้ความพยายามในการค้นหาแล้วก็ตามก็ยังไม่พบตัวหมายยึดดังกล่าวนี้มีกระบวนการออกคำสั่งคล้ายคลึงกับการออกหมายกักเรือใน Rule C นั่นเอง กล่าวคือ เมื่อเจ้าหนี้ยื่นคำร้อง และชำระค่าธรรมเนียมครบถ้วนเจ้าหน้าที่ The Clerk of the Court ก็จะดำเนินการออกหมายยึดเรือให้ ซึ่งหมายยึดทรัพย์สินตาม Rule B นี้จะใช้ในคดีแบบ “quasi in rem” ตามที่ได้กล่าวถึงมาแล้ว และจะใช้ในกรณีที่ศาลไม่สามารถมีเขตอำนาจเหนือบุคคลผู้เป็นลูกหนี้ได้เท่านั้น

หากพิจารณาถึงความมุ่งหมายในการใช้ประโยชน์แล้ว Rule C และ Rule B แตกต่างกันตรงที่การกักเรือตาม Rule C นั้นเป็นวิธีการที่นำมาบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเลหรือสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยเป็นการกระทำต่อตัวเรือเป็นสิ่งสำคัญในขณะที่ Rule B เป็นวิธีการที่มีไว้เพื่อที่โจทก์จะสามารถมีเขตอำนาจศาล และมีหลักประกันเหนือตัวจำเลยในการดำเนินคดีแบบ in personam เท่านั้น และจะไม่มีคดีดำเนินคดีแบบ in rem เหนือเรือลำที่ถูกหมายยึดดังกล่าวแต่อย่างใด

หลักปฏิบัติในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ก่อนเริ่มมีการกักเรือหรือการยึดเรือไม่จำเป็นต้องมีการออกหนังสือบอกกล่าว (Notice) แต่อย่างใด เนื่องจากอาจจะทำให้คู่กรณีรีบดำเนินการแล่นเรือออกไปพ้นจากเขตอำนาจศาลเสียก่อนหากรู้ตัวล่วงหน้า⁵⁵

อย่างไรก็ดี เมื่อมีการกักเรือหรือยึดเรือแล้วกฎหมายบังคับให้ต้องมีการออกหนังสือบอกกล่าว (Notice) โดยเร็ว บางบทบัญญัติของสหรัฐอเมริกาในเรื่องนี้ก็บังคับให้มีการออกหนังสือบอกกล่าวเพิ่มเติมใน Rule C (4) กำหนดว่าหากไม่มีการปล่อยทรัพย์สินภายใน 10 วัน หลังจากที่มีการส่งหมายกักเรือโดยเจ้าหน้าที่ Marshal แล้ว โจทก์จะต้องทำการประกาศหนังสือพิมพ์ให้สาธารณชนทราบเป็นการทั่วไปว่าได้มีการกักเรือลำดังกล่าวแล้ว กฎหมายของท้องถิ่นบางแห่งก็วางหลักปฏิบัติไว้เช่นนี้ ตัวอย่างเช่น ในนิวยอร์กหลักเกณฑ์ Rule 3 (a) กำหนดให้มีการประกาศหนังสือพิมพ์เพื่อให้ทราบถึงการกักเรืออย่างน้อยเป็นเวลาชั่วระยะเวลาหนึ่ง

⁵⁵ Ibid., pp.105-106.

และกฎหมายยังกำหนดให้ในประกาศระบุว่าเจ้าหนี้ต้องฟ้องร้องคดีเพื่อ บังคับตามสิทธิเรียกร้องของตนภายใน 10 วัน หลังจากมีการกักเรือ หรือภายในกำหนดระยะเวลาอื่นตามที่ศาลกำหนดหาไม่แล้วเรืออาจจะถูกขายตามความประสงค์ที่ปรากฏในคำร้องยัง ไปกว่านั้นใน Local Rule 3 (b) ยังกำหนดอีกว่าอาจจะไม่มีการพิจารณาคดีและไม่มีคำสั่งให้ ขายเรือจนกว่าจะได้มีการประกาศดังกล่าวข้างต้นนั้นแล้ว จึงเห็นได้ว่าทั้งหลักเกณฑ์ตาม Admiralt Rules และ Local Admiralty Rules ก็ล้วนกำหนดให้มีการส่งหนังสือทวงถามไปยัง เจ้าของเรือทันทีที่มีการกักเรือ โดยปกติแล้วในเวลาที่มีการนำหมายกักเรือไปยังเรือที่จะถูกกัก ก็จะมีการติดประกาศเอาไว้ที่ตัวเรือในตำแหน่งที่สามารถจะแลเห็นได้ง่าย

ใน Rule C ได้ระบุถึง The Ship Mortgage Act ซึ่งบทบัญญัติใน กฎหมายดังกล่าวได้กำหนดให้มีการส่งหนังสือ Notice ในกรณีที่มีการจำนองเรือ โดยเจ้าหนี้ หรือผู้เป็นโจทก์ก็ต้องประกาศให้สาธารณชนทราบถึงการจำนอง และส่ง Notice ในการ เริ่มต้นคดีซึ่งต้องส่งให้กับกัปตันเรือลูกเรือชั้นนายเรือ และผู้ดูแลรักษาเรือตลอดจนถึงผู้ จำนองเรือซึ่งได้เคยส่ง Notice เพื่อทวงถามถึงสิทธิเรียกร้องของตนแต่มีได้ฟ้องร้องเพื่อบังคับ คดีกับเรือลำดังกล่าว เว้นแต่บุคคลดังกล่าวเหล่านี้มิได้เป็นผู้อยู่ในสหรัฐอเมริกา หากเจ้าหนี้ ผู้เป็นโจทก์ละเลยไม่ส่ง Notice ดังกล่าวข้างต้น เจ้าหนี้ผู้เป็นโจทก์จะต้องรับผิดชอบเจ้าหนี้ รายอื่น ๆ ในจำนวนค่าเสียหายที่เจ้าหนี้รายอื่น ๆ มีต่อตัวเรือ

กฎหมายญี่ปุ่น

ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการกักเรือตามกฎหมายญี่ปุ่นมีข้อพิจารณาดังนี้

1. ในการพิจารณาคำขอของเจ้าหนี้ว่าจะสั่งกักเรือหรือไม่นั้นศาลญี่ปุ่น จะพิจารณาคำขอและสามารถมีคำสั่งได้ทันทีโดยไม่ต้องฟังข้อโต้แย้งของเจ้าของเรือหรือผู้เช่า เรือก่อนแต่อย่างไรหากเจ้าของเรือต้องการที่จะตรวจสอบว่าการกักเรือดังกล่าวไม่มีเหตุผลอัน สมควรและต้องการที่จะขอลปล่อยเรือ เจ้าของเรือจะต้องยื่นคำร้องเพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งพิเศษ

ยับยั้งการกักเรือของเจ้าหนี ทั้งนี้ จะต้องแสดงเหตุผลอันสมควรพร้อมทั้งวางหลักประกันเอาไว้ล่วงหน้าด้วย⁵⁶

2. ในกรณีการนำส่งหมายกักเรือนั้นกฎหมายญี่ปุ่นกำหนดให้ต้องส่งหมายให้แก่นายเรือเพื่อให้รับทราบถึงการกักเรือ โดยถือว่าเมื่อเรือเดินทางออกจากท่าไปแล้ว ตัวแทนที่มีอำนาจโดยชอบด้วยกฎหมายของเจ้าของเรือ ก็คือ นายเรือนั้นเอง ดังนั้นการส่งคำบอกกล่าวใด ๆ ไปยังนายเรือก็ย่อมถือได้ว่าเจ้าของเรือได้รับทราบแล้ว เช่นกัน

3. ระยะเวลาในการดำเนินการกักเรือค่อนข้างรวดเร็ว กล่าวคือ เมื่อมีการยื่นคำขอกักเรือโดยอ้างพยานหลักฐานที่ชัดเจนและนำเชือถือพร้อมทั้งวางเงินประกันต่อศาลเป็นที่เรียบร้อยแล้วศาลก็จะตั้งเจ้าพนักงานเพื่อดำเนินการกักเรือทันทีในวันที่ยื่นคำขอหรือวันรุ่งขึ้น เจ้าหนีจึงสามารถกักเรือได้อย่างรวดเร็ว และทันการณ์⁵⁷

4. เมื่อศาลส่งกักเรือไปแล้วหากเจ้าหนีผู้ขอกักเรือมีคำขอศาลจะแต่งตั้งผู้ดูแลคอยสอดส่องไม่ให้เรือลำที่ถูกกักแล่นหนีออกไปโดยไม่มีคำสั่งอนุญาตจากศาล

5. ในขณะที่เรือยังคงถูกเก็บรักษาไว้ภายใต้เขตอำนาจศาลกรณีนี้หากเกิดค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ ขึ้น หากศาลเห็นว่าเงินประกันความเสียหายที่เจ้าหนีนำมาวางมีจำนวนไม่เพียงพอ ศาลก็สามารถที่จะมีคำสั่งยกเลิกการกักเรือได้ถ้าเจ้าหนีไม่นำเงินประกันมาเพิ่มเติม

6. การวางหลักประกันของผู้ขอกักเรือ

เจ้าหนีผู้ขอกักเรือจะต้องวางหลักประกันต่อศาลหรือตัวแทนเรือก่อนที่จะทำการกักเรือ ซึ่งหลักประกันดังกล่าวนี้จะมีการคืนให้แก่เจ้าหนีในโอกาสต่อไปถ้าเจ้าของเรือให้ความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรหรือศาลมีคำสั่งให้ปล่อยหลักประกัน

หลักประกันที่เจ้าหนีต้องนำมาวางมีหลายชนิดด้วยกันซึ่งได้แก่⁵⁸

(1) เงินสด

(2) ตราสารที่เปลี่ยนมือได้ เช่น หุ้นในบริษัท หรือพันธบัตร

รัฐบาล

⁵⁶ Christopher Hill, *Arrest of ship*, p.70.

⁵⁷ Ibid., p.79.

⁵⁸ Ibid., p.71.

(3) หนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือบริษัทรับประกันภัยซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย

โดยปกติแล้วศาลก็จะกำหนดจำนวนหลักประกันที่เจ้าหนี้ต้องนำมาวางเป็นจำนวนที่ครอบคลุมถึงความเสียหายที่เจ้าของเรือจะได้รับในกรณีการกักเรือนั้นมิชอบด้วยกฎหมายซึ่งก็แล้วแต่ดุลยพินิจของศาลในคดีกักเรือแต่ละคดีไป

สำหรับหลักประกันที่เป็นเงินสด (cash) นั้น กฎหมายญี่ปุ่นให้รวมถึงแคชเชียร์เช็คด้วย โดยจะต้องเป็นแคชเชียร์เช็คที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์ที่ได้รับการรับรองเท่านั้น

ส่วนพันธบัตรรัฐบาลหรือหลักทรัพย์อย่างอื่นที่เชื่อถือได้กฎหมายญี่ปุ่นอนุญาตให้นำมาวางเป็นหลักประกันได้ แต่มักจะถูกตีราคาไม่สูงนักเพราะกฎหมายถือว่าไม่มีความน่าเชื่อถือเท่ากับเงินสด

ในกรณีของหนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือหนังสือยินยอมชดใช้ค่าเสียหายของบริษัทรับประกันภัยก็จะต้องเป็นหนังสือที่ออกโดยธนาคารหรือบริษัทรับประกันภัยที่ทางการญี่ปุ่นรับรองด้วย ซึ่งมีข้อน่าสังเกตว่าในกรณีของหนังสือค้ำประกันที่ออกโดย P&I Club นั้น ทางการญี่ปุ่นไม่ยอมรับที่จะให้เจ้าหนี้ผู้ขอ กักเรือใช้เป็นหลักประกันได้ ดังนั้น ในกรณีนี้ศาลจึงไม่สามารถที่จะสั่งกักเรือให้เจ้าหนี้ได้หากเจ้าหนี้นำเอาหนังสือค้ำประกันของ P&I Club มาวางต่อศาล

7. การวางประกันเพื่อขอลปล่อยเรือ

เจ้าของเรือสามารถวางหลักประกันเพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งปล่อยเรือได้ โดยศาลจะเป็นผู้กำหนดจำนวนของหลักประกัน โดยพิจารณาจากมูลค่าของสิทธิเรียกร้องที่ขอกักกว่าเป็นจำนวนเท่าใด จำนวนหลักประกันที่ศาลจะกำหนดได้สูงสุดก็ต้องไม่เกินไปกว่า

หนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่ขอกักรวมกับดอกเบี้ยของหนี้ดังกล่าวและข้อสำคัญก็คือหลักประกัน
ในกรณีนี้กฎหมายญี่ปุ่นบังคับว่าจะต้องเป็นเงินสด (cash) เท่านั้น⁵⁹

8. การอุทธรณ์คำสั่งกักเรือ

ในการกักเรือแบบชั่วคราวตามกฎหมายญี่ปุ่นนี้หากเป็นกรณีที่ศาลมี
คำสั่งกักเรือโดยมิได้ฟังข้อคัดค้านของเจ้าของเรือหรือลูกหนี้แล้วกรณีนี้กฎหมายอนุญาตให้
ลูกหนี้ใช้สิทธิอุทธรณ์คำสั่งของศาลชั้นต้นได้ โดยอุทธรณ์ไปยังศาลสูงและศาลสูงสุดซึ่งใน
ที่สุดแล้วก็อาจจะมีการพิจารณาไต่สวนกันใหม่ในศาลเดิม

อย่างไรก็ดี การอุทธรณ์คำสั่งกักเรือนี้ไม่ถือว่าเป็นการระงับยับยั้งการ
ดำเนินการกักเรือโดยปริยายด้วยแต่อย่างใด เพราะการที่จะขอให้ปล่อยเรือได้นั้นเจ้าของเรือ
หรือลูกหนี้มีวิธีเลือกอยู่ทางเดียวก็คือการวางหลักประกันต่อศาลเพื่อให้มีคำสั่งปล่อยเรือนั้น
เอง

2.2.6 เขตอำนาจศาล

กฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา

1. การพิจารณาคดี in rem ตาม Admiralty Rule C

ทฤษฎีในทางพาณิชย์นาวีของสหรัฐอเมริกานั้นได้รับอิทธิพลมาจาก
วิธีปฏิบัติของอังกฤษซึ่งเป็นประเทศ Common Law เหมือนกัน ดังนั้น ในประเทศสหรัฐ
อเมริกาก็มีการฟ้องตัวเรือซึ่งเป็นวัตถุที่ไม่มีชีวิตจิตใจเสมือนเป็นบุคคลธรรมดาโดยฟ้องร้อง
ตัวเรือโดยตรงในนามของมันเอง (action in rem) ซึ่งการกักเรือในคดี in rem ไม่ว่าจะ เป็นเรือ
ต่างชาติหรือเรือของสหรัฐอเมริกาเองก็ตามไม่สามารถที่จะทำให้เจ้าหนี้นี้มีเขตอำนาจเหนือ
บุคคลที่เป็นเจ้าของเรือได้นอกจากเรืออย่างเดียวเท่านั้น

⁵⁹ Ibid., p.73.

ส่วนการปฏิบัติต่อเรือสัญชาติอเมริกันและเรือต่างชาติในแง่กระบวนการพิจารณาแล้วไม่มีความแตกต่างกันแต่ประการใด

ในกรณีเรือของรัฐบาลสหรัฐซึ่งโดยปกติไม่อยู่ในข่ายที่จะถูกกักได้นั้น หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าประกอบกิจกรรมในเชิงธุรกิจการค้าหากำไรแล้วก็สามารถที่จะถูกฟ้องร้องดำเนินคดีได้ในแบบ in personam ภายใต้กฎหมาย Admiralty Act หรือหากเป็นกรณีให้บริการในฐานะกองทัพเรือก็ต้องตกอยู่ภายใต้กฎหมายที่เรียกว่า Public Vessels Act

การดำเนินคดี in rem คดีแรกในศาล Federal court ของสหรัฐอเมริกาเกิดขึ้นในคดีชื่อ "The Little Charles"* ซึ่งในคดีนี้ศาลได้อธิบายเหตุผลของการดำเนินคดีต่อตัวเรือว่ามันไม่ใช่การดำเนินคดีต่อตัวเจ้าของเรือแต่เป็นการดำเนินคดีต่อตัวเรือโดยตรง และถือเป็นการดำเนินคดีต่อเจตจำนงของเจ้าของเรือ เป็นความจริงที่เรือซึ่งเป็นวัตถุไม่มีชีวิตจิตใจย่อมไม่สามารถที่จะต่อสู้คดีได้ ส่วนประกอบของตัวเรือไม่ว่าจะเป็นไม้ เหล็ก ใบเรือ ฯลฯ ไม่มีทางที่จะกระทำละเมิดต่อกฎหมายได้ แต่ส่วนประกอบของตัวเรือเหล่านี้สามารถที่จะกระทำการใด ๆ ก็ได้ภายใต้อำนาจการสั่งการและควบคุมของกัปตันเรือ และลูกเรือนั้นย่อมหมายความว่า การกระทำของเรือก็คือการกระทำโดยกัปตันผู้ควบคุมเรื่อนั่นเอง เรือจึงเป็นตัวบันทึกหรือสะท้อนภาพการกระทำของกัปตันหรือผู้ควบคุมเรือ ดังนั้น การที่จะดำเนินคดีหรือเอาผิดกับตัวเรือซึ่งเป็นวัตถุที่บันทึกหรือสะท้อนภาพการกระทำของกัปตันเรือจึงไม่ใช่สิ่งที่ไร้เหตุผลเสียทีเดียว

แม้ว่าคดีนี้และคดีอื่น ๆ ทำนองเดียวกันในเวลาต่อมาที่ขึ้นสู่ศาล Federal Court จะได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ในแง่แนวคิดของการดำเนินคดีวัตถุเสมือนเป็นบุคคลธรรมดาก็ตาม แต่คำพิพากษาของคดีเหล่านี้ก็สามารถใช้บังคับได้กับตัวเรือโดยตรงแม้เจ้าของเรือจะไม่ได้มีความรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวใด ๆ เลย ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่เจ้าของเรือเดินเรือตามคำสั่งการของผู้นำร่องจนเกิดเหตุเรือ โคนกัน กรณีนี้จะเห็นได้ว่าเจ้าของเรื่อย่อม

* 26 Fed.case 979, Case NO.15,612 (CCDVa.1819).

ไม่ต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด แต่กฎหมายถือว่าตัวเรือต้องมีความรับผิดชอบในความเสียหายของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น⁶⁰

อย่างไรก็ดี มีบางตำราวิจารณ์ถึงแนวคิด *in rem* ว่าเป็นเรื่องยากมากที่จะหาทฤษฎีใด ๆ มาอธิบายถึงแนวคิดนี้ได้อย่างมีเหตุผลเพราะหากพิจารณากันจริง ๆ แล้ว ในกรณีดังกล่าวข้างต้นแม้จะปรากฏว่าเจ้าของเรือมิได้เป็นผู้ตัดสินใจหรือควบคุมเรือเองโดยอิสระเสรีเนื่องจากต้องเชื่อฟังคำแนะนำของผู้นำร่องก็ตาม แต่ความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเจ้าของเรือก็ยังคงควรเป็นผู้รับผิดชอบมากกว่าที่จะเป็นตัวเรือ⁶¹

หลักการและแนวคิดในการให้ทรัพย์สินเป็นผู้กระทำความผิดโดยผู้เป็นเจ้าของไม่ต้องเกี่ยวข้องกับตัวนี้ได้นำไปใช้ในคดีเกี่ยวกับการเช่าเรือประเภท *Bareboat Charters* ด้วย โดยจะเห็นได้จากคำพิพากษาในคดี “*The Barnstable*” * ซึ่งวินิจฉัยว่า ไม่ว่าจะโดยกฎเกณฑ์ของอังกฤษหรือโดยอะไรก็ตามที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเรือในความเสียหายอันเกิดจากการรควั้นของผู้เช่าเรือซึ่งในคดีนี้เกิดจากความไม่แน่ใจของผู้เช่าเรือ กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาถือหลักว่าเรือจะต้องมีความรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวเป็นอันดับแรกต่อการรควั้นการกระทำของผู้เช่าเรือซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายดังกล่าวนั้นและไม่ว่าในขณะนั้นผู้ครอบครองเรือจะเป็นเจ้าของเรือเองหรือผู้เช่าก็ตามเรือก็ต้องตกเป็นผู้รับผิดชอบอยู่นั่นเอง

⁶⁰ United Nations, *Report on the regional seminar on maritime legislation* 8-11 January 1990, p. 89.

⁶¹ *Ibid.*, p. 90.

* ข้อเท็จจริงในคดีนี้คือผู้เช่าเรือเปล่า (*Bareboat Charterer*) มีความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากความผิดของลูกจ้างของตนแต่ในส่วนของเจ้าของเรือไม่มีความรับผิดชอบ (181 U.S. 646 (1901)).

ผู้พิพากษาในคดี *The Barnstable* ได้กล่าวอ้างถึงคำวินิจฉัยในคดี “*The Palmyra*” * โดยในคดีดังกล่าวนี้มีการยึดเรือเพื่อดำเนินคดีเกี่ยวกับภาษีอากร ซึ่งข้อความในคำพิพากษากล่าวถึงความสำคัญของทรัพย์สินหรือสิ่งของใด ๆ ว่า ผู้กระทำผิดที่เราจะต้องคำนึงถึงก่อนใคร ๆ ก็คือ ทรัพย์สินหรือสิ่งของในคดีนี้นั่นเองโดยไม่เลือกว่าจะต้องเป็นความผิดแบบ *Malum Prohibitum* (ความผิดตามกฎหมาย) หรือ *Malum in se* (ความผิดในตัวของมันเอง) และหลักการนี้สามารถนำไปใช้ได้ในการระบวนการ *in rem* เพื่อยึดทรัพย์สินในคดีพาณิชย์นาวีได้ด้วย

หากเทียบเคียงหลักการจากคำพิพากษาในคดี *Barnstable* ไปใช้ในเหตุการณ์อื่น เช่น กรณีเรือโดนกันอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ก่อการร้ายหรือโจรสลัดซึ่งน้อยมากที่จะเกิดขึ้นได้ ก็ย่อมได้ผลลัพธ์เช่นเดียวกันกล่าวคือ กรณีดังกล่าวถือเป็นความผิดของเรือโดยตรงและไม่เกี่ยวกับผู้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือแต่ประการใด** และแม้แต่กรณีที่เจ้าของเรือจะมีได้เป็นผู้ควบคุมดูแลด้วยตัวเองเลยก็ตามซึ่งรวมถึงกรณีที่เรืออยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่อื่นเนื่องมาจากถูกยึดไว้เพื่อดำเนินการระบวนพิจารณาตามขั้นตอนของกฎหมาย (*Custodia Legis*) ด้วย

ความรับผิดชอบของเรืออันปรากฏในคดี *Barnstable* นี้ยังคงเป็นที่กลางแคลงใจอยู่ว่าจะสามารถดำเนินคดี *in rem* กับเรืออันเนื่องมาจากความผิดของบุคคลซึ่งมิใช่ผู้มีสิทธิครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายได้อย่างไร แต่ถ้าหากเรายึดถือตามหลัก *Personification Doctrine* แล้ว จะเห็นว่าในเมื่อมองว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นถือเป็นความผิดของเรือโดยตัวมันเองไม่เกี่ยวกับใคร ๆ ทั้งสิ้น นั้นย่อมแสดงว่าไม่ว่าใครจะเป็นผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายก็ตามเรือก็ยังสามารถถูกดำเนินคดี *in rem* ได้เสมอ⁶²

* 12 Wheat. 1, 14, 6 L.ed. 531, 535.

** *The Malek Adkhel*, 43 U.S. (2 How) 210, 233, (1847).

⁶² *Ibid.*, p.90.

การดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาล federal Court อาจทำได้โดยเลือกแนวทางปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(1) เจ้าของเรือเลือกที่จะเข้ามาในคดี in rem

ถ้าเจ้าของเรือเลือกที่จะต่อสู้ในคดี in rem ที่กระทำต่อตัวเรือ เจ้าของเรือจะต้องตั้งเรื่องเข้ามาในลักษณะ "Claim of Owner" ซึ่งกรณีนี้ศาลจะไม่สามารถดำเนินคดีแบบ in personam ต่อตัวเจ้าของเรือได้อีกทั้งเจ้าของเรือก็ไม่ต้องยื่นคำให้การให้แก่โจทก์ผู้ฟ้องร้องด้วยเช่นกัน กระบวนการพิจารณาต่าง ๆ ก็จะดำเนินไปตามปกติตั้งแต่การไต่สวนเบื้องต้น ไปจนกระทั่งถึงขั้นตอนสุดท้าย เมื่อโจทก์ชนะคดีและมีคำพิพากษา คำพิพากษาก็จะบังคับกับตัวเรือโดยตรง แต่จำนวนหนี้ตามคำพิพากษาจะต้องไม่เกินไปกว่ามูลค่าของตัวเรือ ในทางประเพณีปฏิบัติแม้ว่าเจ้าของเรือจะปรากฏตัวขึ้นต่อสู้คดี in rem โดยปฏิเสธการที่จะต้องตกอยู่ภายใต้อำนาจการพิจารณาพิพากษาของศาลก็ตามแต่ศาลจะถือว่าการปรากฏตัวของเจ้าของเรือเป็นการช่วยให้กระบวนการบังคับคดีตามคำพิพากษาเป็นเรื่องที่ง่ายขึ้น และไม่แปลกอะไรถ้าจะบังคับคดีตามคำพิพากษาไปถึงตัวเจ้าของเรือแบบเดียวกับคดี in personam⁶³

ดังนั้นในคดี in rem ทั่ว ๆ ไปหากปรากฏว่าศาลสามารถที่จะมีเขตอำนาจเหนือบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือได้ (in personam) เราจะพบว่าคำพิพากษาย่อมสามารถใช้บังคับได้กับทั้งเจ้าของเรือและเรือได้ทั้งคู่ ซึ่งในกรณีนี้หากหนี้ตามคำพิพากษามีจำนวนเกินกว่ามูลค่าของตัวเรือ โจทก์ย่อมสามารถร้องขอให้บังคับคดีเอาจากทรัพย์สินอื่น ๆ ของเจ้าของเรือได้อีกจนกว่าจะครบจำนวน

(2) เจ้าของเรือเลือกที่จะไม่เข้ามาในคดี in rem

ถ้าเจ้าของเรือไม่เข้ามาต่อสู้คดี in rem ซึ่งกระทำต่อตัวเรือของตนกล่าวคือไม่มีการตั้งเรื่อง "Claim of Owner" เข้ามาในคดี in rem เมื่อโจทก์ขอให้ทำการขายเรือ เรือดังกล่าวก็จะปลอดซึ่งบุริมสิทธิทั้งหลายทั้งปวง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการชดใช้ค่าเสียหายตามสิทธิเรียกร้องของโจทก์โดยชอบด้วยกฎหมาย

⁶³ Ibid.

2. การพิจารณาคดี in personam ตาม Rule B

การดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอาศัย Writ of Foreign Attachment ของสหรัฐอเมริกาตาม Admiralty Rule B นี้จะจำกัดเฉพาะในกรณีที่เจ้าของทรัพย์สินมีได้ อยู่ในเขตอำนาจของศาลเท่านั้นเพราะหากไม่สามารถพิจารณาพิพากษาและบังคับคดีได้ก็จำเป็นต้องใช้วิธีการยึดทรัพย์ของจำเลยมาไว้เป็นหลักประกันในการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่ได้มีการฟ้องร้องกันเพราะกฎหมายถือว่าแม้ไม่มีตัวจำเลยในคดีก็จริงแต่อย่างน้อยก็ยังมีทรัพย์สินให้บังคับคดีได้บ้าง ดังนั้น วัตถุประสงค์อันแท้จริงของ Rule B นี้จึงมุ่งที่การดำเนินคดีแบบ in personam เป็นหลัก หากพบว่าลูกหนี้จำเลยปรากฏตัวต่อผู้คดียอมถือว่าไม่มีความจำเป็นใด ๆ ที่จะต้องทำการยึดทรัพย์ของจำเลยมาวางประกันการชำระหนี้แต่อย่างใดในทางตรงกันข้ามหากโจทก์แสดงว่าได้ใช้ความพยายามอย่างเต็มที่แล้วที่จะสืบหาตัวจำเลยเพื่อให้เข้ามาต่อผู้คดีแต่ก็ไม่สำเร็จ กรณีเช่นนี้จึงมีเหตุผลสมควรที่จะต้องใช้วิธีการ “Writ of foreign Attachment” ตาม Rule B

ในกรณีที่เจ้าของเรือเลือกที่จะเข้ามาต่อผู้คดีซึ่งกำลังดำเนินคดีแบบ in personam ตาม Rule B อยู่ นั่น เนื่องจากว่า Writ of Foreign Attachment มีวัตถุประสงค์ที่แท้จริงเพื่อต้องการให้ศาลมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาต่อตัวบุคคลโดยตรง ดังนั้น ในกรณีดังกล่าวนี้ศาลย่อมสามารถพิพากษาให้เต็มตามจำนวนของความเสียหายอันพึงได้รับทั้งหมดได้ แม้ว่าจะสามารถบังคับได้เฉพาะทรัพย์สินซึ่งตั้งอยู่ภายในเขตอำนาจของศาลเท่านั้นก็ตามแต่ถ้าหากโจทก์สืบได้ว่าทรัพย์สินของจำเลยตั้งอยู่ที่ใดก็ย่อมสามารถดำเนินการร้องขอให้บังคับคดีเหนือทรัพย์สินดังกล่าวภายใต้เขตอำนาจของศาลอื่นได้

โดยปกติแล้วการบังคับคดีตามคำพิพากษาเหนือทรัพย์สินที่ยึดมักจะมีมูลค่าไม่แตกต่างไปจากสิทธิเรียกร้องอันเป็นมูลในการฟ้องร้อง ยกเว้นว่าจะเป็นกรณีที่จำเลยเลือกที่จะต่อผู้คดีในศาล State Court

3. การพิจารณาคดี On the merits ใน State Courts

กฎหมาย Judiciary Act of 1789 ซึ่งบัญญัติให้อำนาจแก่ศาล Federal Court ในการพิจารณาพิพากษาคดี in rem ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพยานานาวินิจฉัยเป็นการบรรเทาความเสียหายของคู่ความในคดีตามแนวทางของกฎหมาย Common Law แต่ถ้าหากโจทก์เพิกเฉยหรือไม่ประสงค์ที่จะดำเนินคดีในลักษณะดังกล่าวก็ย่อมสามารถกระทำได้⁶⁴

การดำเนินคดี in personam ซึ่งอาจจะมีคุณลักษณะของคดีพยานานาวินิจฉัยสามารถที่จะถูกนำขึ้นสู่ศาล State Court หรือศาล Federal Court ก็ได้แล้วแต่ความประสงค์ของคู่ความ ทั้งนี้ไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงทุนทรัพย์ของคดีหรือความเกี่ยวพันในเรื่องความเป็นพลเมือง* ซึ่งเป็นจุดเกาะเกี่ยวในเรื่องเขตอำนาจศาลตามปกติแต่อย่างใด

คดีทั่ว ๆ ไปซึ่งไม่ใช่คดีพยานานาวินิจฉัยที่จะขึ้นสู่ศาล Federal Court ได้ นั้นถ้าโจทก์มิใช่พลเมืองของสหรัฐอเมริกาจำเลยทั้งหมดจะต้องเป็นพลเมืองของสหรัฐอเมริกา แต่ในทางกลับกันถ้าจำเลยคนใดคนหนึ่งไม่ใช่พลเมืองของสหรัฐอเมริกาศาล Federal Court ก็จะไม่ใช้อำนาจพิจารณาพิพากษาคดีดังกล่าว

ทุนทรัพย์ของคดีทั่ว ๆ ไปที่มีใช่คดีพยานานาวินิจฉัยจะต้องมีจำนวน 10,000 เหรียญ [28 USC 1332] ดังนั้น คดีใดมีทุนทรัพย์ถึงตามจำนวนดังกล่าวก็สามารถนำขึ้นสู่ศาล Federal Court ได้

จากข้างต้นจะเห็นได้ว่าเงื่อนไขในเรื่องความเป็นพลเมืองและจำนวนทุนทรัพย์เท่านั้นที่จะถูกนำมาพิจารณาในเรื่องเขตอำนาจศาล Federal Court โดยไม่มีการ

⁶⁴ Ibid., p91.

* ความแตกต่างในเรื่องของความเป็นพลเมือง (Diversity of Citizenship) ถือเป็นเงื่อนไขสำคัญในการมีเขตอำนาจของศาล Federal Court ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายรัฐธรรมนูญของสหรัฐอเมริกามาตรา 3 และกฎหมาย Judicial Code [24 (28 USCA 41)] ซึ่งให้อำนาจศาล Federal Court ที่จะพิจารณาพิพากษาข้อพิพาทระหว่างพลเมืองที่อยู่ต่างรัฐกัน โดยคู่ความทั้งหมดของแต่ละฝ่ายจะต้องเป็นพลเมืองต่างรัฐกันกับคู่ความอีกฝ่ายหนึ่ง

ค่านึงว่าคดีต่าง ๆ เหล่านั้นมีลักษณะเป็นคดีพาณิชย์นาวีหรือไม่ ซึ่งหากนำคดีขึ้นสู่ศาลพาณิชย์นาวีเงื่อนไขทั้งสองประการย่อมไม่ต้องนำมาพิจารณาแต่อย่างใดซึ่งโดยปกติแล้วใครก็ตามหากนำคดีขึ้นสู่ศาล Federal Court แล้วก็จะต้องนำคดีขึ้นสู่ศาลพาณิชย์นาวี (Admiralty) ด้วย

ถึงกระนั้นก็ดีเป็นสิทธิของโจทก์แม้ว่าคดีดังกล่าวจะนำขึ้นสู่ศาล Federal Court ก็ตามแต่โจทก์อาจเลือกที่จะฟ้องร้องต่อศาลมลรัฐ (State Courts) ก็ได้ซึ่งการดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาล State Court นั้นบุคคลากรอาจไม่มีความชำนาญเพียงพอต่อกระบวนการพิจารณาอันมีลักษณะพิเศษที่กระทำในศาล Admiralty ซึ่งเน้นความสะดวกรวดเร็วเป็นหลัก ด้วยเหตุนี้คำตัดสินหรือกฎหมายที่ใช้บังคับในศาล State Court ก็มักจะเบี่ยงเบนไปจากหลักการต่าง ๆ ของศาล Admiralty พอสมควร

การพัฒนาทฤษฎีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีในศาล State Court นั้นเพิ่งจะเริ่มต้นมาไม่นานนักแต่ในคดีบางจำพวก เช่น กรณีที่บุคคลได้รับการบาดเจ็บจากการเดินเรืออันกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับในศาล State Court กลับมีมาตรฐานความรับผิดชอบของจำเลยสูงกว่าหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีในศาล Federal Court* อย่างไรก็ตาม บางครั้งการดำเนินกระบวนการพิจารณาของศาลสูงของสหรัฐอเมริกาก็นำมาซึ่งหลักเกณฑ์ที่กำหนดมาตรฐานความรับผิดชอบของจำเลยได้ดีกว่าศาล State Court**

ในปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่าหากเป็นคดี in personam ที่เกี่ยวข้องกับกิจการพาณิชย์นาวีนั้นไม่ว่าจะใช้หลักเกณฑ์ของ State Court หรือไม่ก็ตามกระบวนการพิจารณาคดีย่อมไม่แตกต่างไปจากกระบวนการพิจารณาของศาลพาณิชย์นาวีแต่อย่างใด จึงไม่ใช่ปัญหาใน

* คดี Tungus V. Skorgaard, 358 U.S. 588, 1959 AMC 813 (1959)

** คดี Moragne V. States Marine Lines, Inc., 398 U.S. 175, 1970 AMC 967 นำหลักเกณฑ์ของ Federal Court มาใช้บังคับแม้ว่ามูลคดีจะเกิดขึ้นภายในน่านน้ำของรัฐพลอริดาก็ตาม

เชิงกฎหมายอีกต่อไปแล้ว แต่เป็นปัญหาของโจทก์เองหรือทนายความที่ปรึกษาของโจทก์ใน อันที่จะต้องฟ้องร้องดำเนินคดีโดยเลือกศาลที่สะดวกที่สุด

กฎหมายญี่ปุ่น

ตามกฎหมายญี่ปุ่นนั้น โดยหลักการแล้วเมื่อเจ้าหนี้ขอกักเรือเสร็จเรียบร้อยแล้วหน้าที่ในการนำคดีไปฟ้องร้องต่อศาลเพื่อพิจารณาพิพากษาหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่ ขอให้กักเรือนั้น กฎหมายญี่ปุ่นวางหลักเกณฑ์ให้เจ้าของเรือยื่นคำขอต่อศาลและหลังจากนั้น ศาลก็จะสั่งให้เจ้าหนี้นำคดีไปฟ้องศาลภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนดขึ้นหากเจ้าหนี้ไม่ปฏิบัติตามศาลก็จะสั่งยกเลิกการกักเรือดังกล่าว⁶⁵

⁶⁵ Christopher Hill, *Arrest of ship*, p.76.