

มาตรการการกักเรือซ้ำตามกฎหมายไทยในปัจจุบัน

วนิดา สัตยาพันธ์¹

บทคัดย่อ

Brussels Convention 1952 ได้วางหลักเกณฑ์การที่เจ้าหนี้จะร้องขอให้กักเรือซ้ำได้ 2 กรณี คือ กรณีที่เจ้าหนี้พิสูจน์ได้ว่าหลักประกันที่ลูกหนี้วางไว้ใน การกักเรือในครั้งแรกได้ถูกถอนออกไปแล้วก่อนที่จะมีการกักเรือในครั้งต่อมา หรือ กรณีมีเหตุอันสมควร ต่อมาได้มีการแก้ไขหลักเกณฑ์ดังกล่าว โดย Geneva Convention 1999 เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและชัดเจนยิ่งขึ้น ทั้งนี้ยังเป็นแนวทางในการปฏิบัติแก่นานาประเทศอีกด้วย สำหรับประเทศไทยนั้นยังไม่มีหลักเกณฑ์การกักเรือซ้ำใช้บังคับเป็นการเฉพาะ ซึ่งประเทศไทยควรแก้ไขเพิ่มเติมหลักการดังกล่าวให้มีความชัดเจน โดยอาศัยหลักเกณฑ์ตาม Geneva Convention 1999 อันจะทำให้ประเทศไทยได้พัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีขึ้นไปอีกระดับหนึ่ง อันเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

Abstract

The study has revealed that Brussels Convention 1952 has two cases of the rearrested regulation. First, the claimant can prove the guarantee or other security which the debtor ensured in the first place had been finally released before the subsequent arrest. Second, if there are good causes for maintaining arrest, the court can continually arrest. After that, Brussels Convention 1952 is modified by Geneva Convention 1999 in order to be more obvious and be process to practice for most the country. The study also shows that nowadays Thailand has not the rearrested regulation for peculiar enforced. Thailand should modify its to be obvious for enforce. It would enhance the position of the Thai's maritime law to facilitate more international trade by using guideline from Geneva Convention 1999

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ลงวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ. 1952 ณ

¹ นิติศาสตรบัณฑิต

กรุงบรัสเซล : International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ship 1952 ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า Brussels Convention 1952 ได้กำหนดนิยามของการกักเรือ หรือคำว่า Arrest ไว้ในมาตรา 1(2)² ว่าหมายถึง การกักเรือโดยกระบวนการตามกฎหมาย เพื่อเป็นหลักประกันตามสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับเรือ แต่ไม่รวมถึงการยึดเรือเพื่อการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาล

ต่อมาได้มีการปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือขึ้นใหม่เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1999 : International Convention on the Arrest of Ship ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า Geneva Convention 1999 และได้กำหนดนิยามของการกักเรือ ไว้ในมาตรา 1(2)³ ซึ่งมีความแตกต่างจาก Brussels Convention 1952 เพียงเล็กน้อย โดยได้ขยายความเพิ่มเติมให้หมายรวมถึง การจำกัดการเคลื่อนย้ายเรือตามคำสั่งศาล เพื่อเป็นหลักประกันสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับเรือด้วย

แม้ตามกฎหมายไทย (พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534) ไม่ได้มีการกำหนดนิยามของการกักเรือไว้แต่อย่างใด แต่จากหลักเกณฑ์และวัตถุประสงค์ของการกักเรืออาจสรุปความหมายของการกักเรือตามกฎหมายไทยได้ว่า การกักเรือ หมายถึง การที่เจ้าหนี้ร้องขอต่อศาลให้มีคำสั่งไม่ให้เรือสามารถเคลื่อนย้ายออกจากท่าเรือหรือเดินทางออกทะเลไป เพื่อที่จะใช้เรือเป็นหลักประกันต่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลที่เกิดขึ้น ทั้งนี้โดยปกติการกักเรือจะกระทำได้ก่อนที่เจ้าหนี้จะนำคดีที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องไปฟ้องคดีอีกทีหนึ่ง

จากคำจำกัดความที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นพอที่จะสรุปได้ว่า วัตถุประสงค์ของการกักเรือ ไม่ใช่การยึดเรือเพื่อบังคับคดี หรือเป็นการปฏิบัติการเพื่อการชำระหนี้ตามคำสั่งหรือคำพิพากษาของศาล หรือเป็นการปฏิบัติตามคำสั่งอื่นใดที่มีผลบังคับในทำนองเดียวกัน แต่เป็นไปเพื่อที่จะให้เรือเป็นหลักประกันแก่สิทธิเรียกร้องทางทะเลแก่เจ้าหนี้ เนื่องจากเมื่อเกิดเหตุพิพาทอันนำไปสู่สิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเกี่ยวกับเรือนั้น ในบางกรณีเจ้าหนี้ไม่สามารถทราบตัวลูกหนี้หรือเจ้าของเรือที่แท้จริงได้ หรือบางกรณีเจ้าหนี้อาจจะรู้ถึงตัวลูกหนี้หรือตัวเจ้าของเรือซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ไม่สามารถดำเนินการกับทรัพย์สินอื่นใดของเจ้าของเรือผู้ก่อให้เกิดความเสียหายเพื่อให้เป็นหลักประกันแก่สิทธิเรียกร้องดังกล่าวได้ จึงต้องมาดำเนินการกับเรือซึ่งถือเป็นทรัพย์สินที่ใกล้ชิดกับมูลเหตุที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องทางทะเล และเป็นทรัพย์สินที่เจ้าหนี้สามารถดำเนินการตามกฎหมายเพื่อใช้เป็นหลักประกันแก่สิทธิเรียกร้องทางทะเลแก่ตนได้ง่ายที่สุด

คำจำกัดความและวัตถุประสงค์ของการกักเรือในข้างต้นนั้น มีปัญหาที่น่าพิจารณาว่า เมื่อมีการกักเรือลำหนึ่งแล้ว การที่จะกักเรือดังกล่าวซ้ำอีกจะกระทำได้หรือไม่⁴

² Brussels Convention 1952 :

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

³ Geneva Convention 1999 :

Article 1(2) “ “Arrest” means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim , but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of judgment or other enforceable instrument.

⁴ การกักเรือซ้ำตามความหมายของผู้เขียน คือ กรณีที่เรือลำหนึ่งได้เคยถูกกักตามคำร้องขอของเจ้าหนี้แล้วครั้งหนึ่งและได้ถูกกักอีกครั้งเป็นครั้งที่สองหรือมากกว่า โดยเจ้าหนี้รายเดิมและอ้างสิทธิเรียกร้องในการกักเรือเรื่องเดิม

มาตรการการกักเรือซ้ำตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ

ในประเด็นการกักเรือซ้ำนี้ได้ปรากฏในบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศด้วยกัน 2 ฉบับ ได้แก่

1. Brussels Convention 1952 มาตรา 3(3)⁵ โดยอนุสัญญานี้ได้กำหนดห้ามกักเรือเดินทะเล ซึ่งได้หมายรวมถึงเรือที่ก่อให้เกิดหนี้ (Particular ship) และเรือลำอื่น (sister ship) ของลูกหนี้ซ้ำมากกว่าหนึ่งครั้ง เพื่อสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับเรือลำเดียวกัน โดยเจ้าหนี้ผู้มีสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวกับเรือคนเดียวกันในเขตอำนาจของประเทศภาคี เว้นแต่เจ้าหนี้จะพิสูจน์ได้ว่าหลักประกันที่ลูกหนี้วางไว้ในกรณีกักเรือในครั้งแรกได้ถูกถอนออกไปแล้วก่อนที่จะมีการกักเรือในครั้งต่อมา หรือมีเหตุอันสมควร (good cause)

โดยปกติแล้วการกักเรือตาม Brussels Convention 1952 นั้น เมื่อศาลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจในการกักเรือได้มีคำสั่งให้ทำการกักเรือไว้ ต่อมาเจ้าของเรือหรือลูกหนี้ได้นำหลักประกันตามจำนวนที่เพียงพอต่อหนี้มาวางไว้ เพื่อขอให้ศาลหรือหน่วยงานดังกล่าวทำการออกคำสั่งปล่อยเรือแล้วเรือเดินทะเลนั้นจะถูกปล่อยออกไป กรณีเช่นนี้เจ้าหนี้ผู้มีสิทธิเรียกร้องทางทะเลอันเกี่ยวกับเรือดังกล่าวจะมาร้องขอให้ประเทศภาคี ไม่ว่าจะประเทศที่ได้มีคำสั่งให้กักเรือในครั้งก่อนหรือประเทศอื่นให้มีคำสั่งกักเรือดังกล่าว หรือเรือลำอื่นซ้ำอีกไม่ได้ และเจ้าหนี้ผู้มีสิทธิเรียกร้องทางทะเลนี้หมายรวมถึงเจ้าหนี้ผู้ได้เข้ารับช่วงสิทธิ หรือเจ้าหนี้ผู้รับโอนสิทธิเรียกร้องมาด้วย⁶

แต่ข้อยกเว้นที่เจ้าหนี้สามารถร้องขอให้ทำการกักเรือซ้ำได้ 2 ประการ ได้แก่

- ก. หลักประกันที่ลูกหนี้ได้วางไว้เพื่อขอให้ปล่อยเรือในครั้งแรกนั้นถูกปล่อยหรือถูกถอนออกไปก่อนที่จะมีการร้องขอให้กักเรือในครั้งต่อมา แม้ Brussels Convention 1952 ไม่ได้มีการกำหนดเหตุผลที่หลักประกันนั้นถูกปล่อยหรือถอนออกไปว่าต้องเป็นไปด้วยเหตุใด แต่หลักประกันดังกล่าวอาจจะถูกปล่อยออกไปโดยศาลหรือถูกถอนออกไปโดยเจ้าหนี้เองหรือด้วยเหตุใดเหตุหนึ่งก็ได้
- ข. กรณีมีเหตุอันสมควรที่จะอนุญาตให้กักเรือซ้ำได้ เช่น กรณีที่ปรากฏในภายหลังว่ามูลค่าความเสียหายที่เจ้าหนี้ได้รับสูงขึ้นจากเดิม กรณีที่มูลค่าของเรือที่ถูกกักนั้นมีราคาไม่เพียงพอต่อการชำระหนี้ เจ้าหนี้ผู้มีสิทธิเรียกร้องทางทะเลเกี่ยวกับเรือยังสามารถร้องขอให้กักเรือลำ

⁵ Brussels Convention 1952

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

⁶ กรณีตาม Brussels Convention 1952 นั้น ไม่ยินยอมให้เฉพาะกรณีของเจ้าหนี้รายเดิมร้องขอ กักเรือลำเดิมโดยอาศัยสิทธิเรียกร้องเดิมตามที่ได้อ้างร้องขอ กักเรือดังกล่าวไปแล้วในครั้งก่อนซ้ำได้อีก

เดิมหรือลำอื่นของลูกหนี้ เพื่อบังคับให้ลูกหนี้วางหลักประกันเพิ่มจนกว่าจะค้ำจำนวนหนี้ได้เป็นต้น⁷

วิธีการกักเรือชำตาม Brussels Convention 1952

โดยปกติแล้ว Brussels Convention 1952 มาตรา 6 ได้กำหนดให้วิธีการกักเรือเป็นไปตามกฎหมายภายในของประเทศที่กักเรือนั้น เว้นแต่กรณีที่เป็นการกักเรือชำจะต้องเป็นไปตามมาตรา 3(3) ดังที่ผู้เขียนได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น

การปล่อยเรือกรณีที่เป็นการกักเรือชำตาม Brussels Convention 1952

ตามที่ Brussels Convention 1952 มาตรา 3(3) ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการปล่อยเรือไว้แล้ว กล่าวคือ หากเป็นกรณีที่เป็นการกักเรือชำ โดยผู้มีสิทธิเรียกร้องทางทะเลคนเดียวเพื่อสิทธิเรียกร้องเดียวกัน ศาลต้องมีคำสั่งให้ปล่อยเรือนั้นไป เว้นแต่หลักประกันที่ลูกหนี้ได้วางไว้เพื่อขอปล่อยเรือในครั้งแรกนั้นได้ถูกปล่อยหรือถูกถอนออกไปก่อนที่จะมีการขอกักเรือในครั้งหลัง หรือกรณีมีเหตุสมควรที่จะอนุญาตให้กักเรือชำได้ โดยเจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ก่อนที่จะมีการกักเรือว่า เรือลำที่ถูกกักหรือเรือลำอื่นของเจ้าของเรือเดียวกันนั้นได้เคยถูกกักโดยเจ้าหนี้เดียวกันแล้ว และได้มีการวางหลักประกันเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ในสิทธิเรียกร้องทางทะเลเกี่ยวกับเรือเดียวกันแล้ว เพื่อป้องกันมิให้เรือตนถูกกักซ้ำได้อีก ส่วนฝ่ายเจ้าหนี้ก็มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่าหลักประกันของเจ้าของเรือที่นำมาวางไว้นั้นได้ถูกปล่อยหรือถูกถอนออกไปก่อนที่จะตนจะมาร้องขอให้กักเรือในครั้งหลังนี้ หรือต้องพิสูจน์ให้เห็นว่ามีเหตุอันใดซึ่งเป็นเหตุอันสมควรที่จะพ้องได้ เพื่อที่ตนจะสามารถขอกักเรือได้ต่อไป

2. Geneva Convention 1999

เนื่องจากข้อยกเว้นตามที่ Brussels Convention 1952 มาตรา 3(3) ในการขอกักเรือชำตามที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้นนั้น คณะอนุกรรมการระหว่างประเทศของ CMI และในที่ประชุม CMI Lisbon Conference เห็นว่าเงื่อนไขดังกล่าวยังไม่เพียงพอ จึงได้มีการพิจารณาแก้ไขเงื่อนไขการกักเรือชำ จนในที่สุดแล้วได้มีการแก้ไขบทบัญญัติดังกล่าวไว้ใน Geneva Convention 1999 มาตรา 5 โดยกำหนดว่า เมื่อเรือถูกกักในประเทศใดและได้มีการปล่อยเรือนั้นไป หรือได้มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเลเกี่ยวกับเรือนั้นแล้ว ห้ามกักเรือนั้นซ้ำหรือกักเรือลำอื่นหรือกักเรือหลายลำเพื่อสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดียวกันนั้นอีก เว้นแต่ สภาพ หรือจำนวนของหลักประกันนั้นไม่เหมาะสมหรือไม่เพียงพอ หรือบุคคลที่วางหลักประกันไม่สามารถ หรือมีแนวโน้มว่าจะไม่สามารถปฏิบัติตามข้อผูกพันของตนได้ หรือมีการปล่อยเรือที่ถูกกัก หรือปล่อยหลักประกัน โดยการร้องขอหรือด้วยความยินยอมของเจ้าหนี้ ซึ่งได้กระทำโดยมีเหตุผลอันสมควร หรือเพราะเจ้าหนี้ไม่สามารถป้องกันการปล่อยเรือโดยมีเหตุผลอันสมควรได้ เช่น กรณีเรือที่ถูกกักอาจถูกสั่งให้ปล่อยไปเพื่อความปลอดภัยของท่าเรือหรือเพื่อเหตุผลทางธุรกิจอื่น และไม่มีสถานที่จอดเรือที่เหมาะสม

วิธีการกักเรือชำตาม Geneva Convention 1999

ในประเด็นของวิธีการกักเรือโดยทั่วไปนั้นตาม Geneva Convention 1999 มาตรา 2(4) กำหนดวิธีการกักเรือหรือการปล่อยเรือเป็นไปตามกฎหมายภายในของรัฐที่มีการกักเรือนั้น ซึ่งมีลักษณะ

⁷ เจษฎา คงรอด “อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกักเรือ” น.20 , เข้าถึงได้จาก <
www.jsplawltd.com/article/anuboot.pdf>

คล้ายคลึงกับบทบัญญัติของ Brussels Convention 1952 ส่วนในประเด็นข้อยกเว้นให้กักเรือเข้าได้ก็จะเป็นไปตามมาตรา 5 ที่ได้กล่าวไปแล้วในข้างต้น

การปล่อยเรือที่เป็นการกักเรือเข้าตาม Geneva Convention 1999

แม้ในมาตรา 5 ของ Geneva Convention 1999 ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขการปล่อยเรือที่เป็นกรณีของกักเรือเข้าไว้โดยชัดแจ้งแต่อย่างใด ก็สามารถตีความได้จากเงื่อนไขอันเกี่ยวกับการกักเรือเข้าตามที่ได้กล่าวมาแล้ว กล่าวคือ หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าการกักเรือเข้าหรือการกักเรือหลายลำเป็นการขัดต่อบทบัญญัติในมาตรา 5 แล้วนั้น เรือลำที่ถูกกักก็ต้องถูกปล่อยไป

มาตรการการกักเรือเข้าในกฎหมายต่างประเทศ

ประเทศอังกฤษ

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษนั้นมีอิทธิพลต่อบรรดากฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศต่างๆ มากมายทั่วโลก เนื่องจากหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษถือเป็นที่ยอมรับกันทั่วโลก และบางประเทศได้นำไปแปรเพื่อบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของประเทศตน เช่น ออสเตรเลีย แคนาดา สหรัฐอเมริกา ฮองกง มาเลเซีย สิงคโปร์ ส่งผลให้หลายประเทศมีแนวทางการดำเนินคดีเกี่ยวกับมาตรการกักเรือโดยทั่วไป รวมถึงมาตรการการกักเรือเข้ามีความคล้ายคลึง หรือเป็นไปในทำนองเดียวกันกับประเทศอังกฤษ

ตัวอย่างคดีการกักเรือเข้าที่ได้ถูกนำขึ้นสู่ศาลพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษ

คดี The Despina GK สรุปรื้อเท็จจริงจากการพิจารณามีว่า เรือพิพาทถูกศาลพาณิชย์นาวีแห่งประเทศสวีเดนสั่งกักตามคำร้องขอของผู้เอาประกันภัยสินค้าที่บรรทุกมาบนเรือพิพาทที่สูญหายและบุบสลาย ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า สินค้าที่บรรทุกมาบนเรือพิพาทได้สูญหายและบุบสลายระหว่างเรือเดินทางอยู่ในเส้นทางเดินเรือ แอนทเวป-โมกาดิชู ซึ่งศาลได้พิพากษาให้ฝ่ายเจ้าของเรือต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน รวมถึงราคาสินค้าพร้อมดอกเบี้ย และศาลยังเห็นว่าผู้เสียหาย (โจทก์) มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือ ทำให้มีสิทธิเรียกร้องขอให้ศาลกักเรือลำอื่นของเจ้าของเรือ(จำเลย)ได้อีกด้วย ต่อมาศาลได้มีคำสั่งปล่อยเรือดังกล่าว เนื่องจากเจ้าของเรือได้นำหลักประกันมาวางไว้ต่อศาลตามจำนวนที่ศาลเห็นสมควรแล้ว แต่เมื่อคดีนี้ถูกนำขึ้นสู่ศาลอุทธรณ์แห่งประเทศสวีเดน ศาลอุทธรณ์เห็นว่าโจทก์มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเอาจากเรือลำที่พิพาทเท่านั้น ซึ่งในคำวินิจฉัยชี้ขาดของศาลอุทธรณ์แห่งประเทศสวีเดนนั้น ได้ส่งผลให้เจ้าของเรือ (จำเลย) พอใจในคำพิพากษา เนื่องจากตนจะชดเชยส่วนที่เหลือเพียงเล็กน้อย แต่ฝ่ายโจทก์ไม่เห็นชอบกับคำวินิจฉัยชี้ขาดของศาลประเทศสวีเดน เนื่องจากปรากฏในภายหลังว่าหลักประกันที่เจ้าของเรื่อนำมาวางไว้ในตอนต้นนั้นไม่เพียงพอต่อการชำระหนี้ตามคำพิพากษา จึงได้นำคดีมาขึ้นสู่ศาลพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษ โดยยื่นคำร้องขอให้ศาลพาณิชย์นาวีในประเทศอังกฤษออกหมายกักเรือพิพาท เมื่อเรือพิพาทเข้ามาในเขตอำนาจศาล ในครั้งแรกนั้น The Admiralty Registrar ไม่อนุญาตให้กักเรือดังกล่าว แต่ในที่สุดแล้ว ศาลพาณิชย์นาวี (The Admiralty Court) ของประเทศอังกฤษก็ได้อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ทำการกักเรือเข้าได้ แต่การกักเรือเข้าดังกล่าวเป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา 20(1) แห่ง The Supreme Court Act 1981 ซึ่งเป็นการอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ตามคำพิพากษาดำเนินคดี In Rem⁸ เพื่อการบังคับตามคำพิพากษาได้

⁸ การดำเนินคดี In Rem คือ การดำเนินคดีอันเกี่ยวกับตัวทรัพย์สินเป็นหลัก

เนื่องจากศาลพาณิชย์นาวิประเทศอังกฤษมีความเห็นว่า เจ้าหนี้ตามคำพิพากษาซึ่งคดีถึงที่สุดให้บังคับตามคำพิพากษาต่อเจ้าของเรือ เป็นตามการฟ้องคดีที่เป็นสิทธิ in rem⁹ ในศาลต่างประเทศ (ศาลแห่งประเทศสวีเดน) ให้บังคับคดีได้ในประเทศอังกฤษด้วย ถ้าจำเป็นเพื่อให้คดีถึงที่สุด โดยเรือพิพาทยังคงเป็นกรรมสิทธิ์ของเจ้าของเรือคนเดิม เจ้าหนี้ตามคำพิพากษาจึงร้องขอต่อศาลให้กักเรือเป็นครั้งที่สองได้” หรือจะกล่าวได้ว่า ถ้าการสั่งกักเรือครั้งแรก เป็นการกักเรือโดยชอบด้วยกฎหมายของศาลประเทศใดประเทศหนึ่ง และถือเป็นการกักเรือโดยชอบด้วยกฎหมายแห่งประเทศอังกฤษด้วย ศาลพาณิชย์นาวิแห่งประเทศอังกฤษจึงจะสั่งกักเรือซ้ำอีก เพื่อจะเป็นการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

ในการออกคำสั่งให้สามารถกักเรือซ้ำตามคำสั่งศาลพาณิชย์นาวิของประเทศอังกฤษนั้น เป็นไปในลักษณะของการบังคับชำระหนี้ตามคำพิพากษา จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามความหมายของการกักเรือ และไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของ Brussels Convention 1952 ด้วย เนื่องจากการกักเรือตาม Brussels Convention 1952 นั้น ไม่รวมถึงการยึดเรือในการบังคับคดีหรือในการชำระหนี้ตามคำพิพากษาแต่อย่างใด

มาตรการการกักเรือซ้ำตามกฎหมายไทย

แม้ว่าประเทศไทยจะมีพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ใช้บังคับกับการกักเรือเป็นการเฉพาะ แต่ก็ไม่ได้มีบทบัญญัติถึงหลักเกณฑ์หรือมาตรการที่ใช้บังคับกับการกักเรือซ้ำไว้แต่อย่างใด ทั้งนี้ ในประเด็นการกักเรือซ้ำได้เคยถูกนำขึ้นพิจารณาในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางแล้ว และศาลได้ใช้ดุลพินิจมีคำสั่งไม่อนุญาตให้มีการกักเรือซ้ำตามคำขอของเจ้าหนี้

ในประการนี้ผู้เขียนเห็นว่า การที่จะพิจารณาว่าจะสมควรมีคำสั่งให้กักเรือซ้ำได้หรือไม่นั้น ควรพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ของการกักเรือตามกฎหมายเสียก่อน ซึ่งตามกฎหมายไทยนั้นเรือสามารถถูกกักได้โดยผลของกฎหมายแบ่งออกเป็น 2 ฉบับ ได้แก่

1. พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

หลักเกณฑ์ในการยื่นคำร้องขอให้กักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นั้น จะใช้บังคับเฉพาะกรณีของเรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น¹⁰ ซึ่งเจ้าหนี้มีสิทธิยื่นคำขอให้กักเรือตามกฎหมายฉบับนี้ได้โดยไม่จำเป็นต้องยื่นคำฟ้องคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องก่อน กล่าวคือ เมื่อมีคำสั่งกักเรือแล้วเจ้าหนี้จะต้องฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจภายใน 30 วันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือ¹¹ ซึ่งการยื่นคำร้องในกรณีนี้ ผู้เขียนเห็น

⁹ สิทธิ in rem คือ วิธีการเยียวยาเพื่อให้ผู้ได้รับความเสียหายได้รับชำระค่าเสียหาย ซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรในรูปแบบของกฎหมายประเพณี กล่าวคือ เป็นกลไกทางกฎหมายที่จะใช้ดำเนินคดีกับตัวเรือหรือทรัพย์สินอื่น เพื่อให้ได้มาซึ่งหลักประกันในลักษณะบางประการ แม้ในที่สุดคำพิพากษาจะบังคับกับตัวเรือหรือทรัพย์สินที่ถูกดำเนินคดีโดยที่เจ้าของทรัพย์สินอาจไม่เคยปรากฏตัวต่อศาลเลยก็ตาม ทั้งนี้การก่อให้เกิดสิทธิ in rem มีได้เฉพาะกรณีที่นำคดีขึ้นสู่ศาลเท่านั้น

¹⁰ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534

มาตรา 3 : “เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ”

¹¹ หากเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องขอกักเรือและศาลได้มีคำสั่งให้กักเรือแล้ว แต่เจ้าหนี้ไม่นำคดีมาฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจภายในระยะเวลาที่กำหนด ศาลก็จะมีการสั่งให้ปล่อยเรือนั้นไป

ว่าเป็นไปในลักษณะของการคุ้มครองก่อนฟ้องคดี และเป็นเพียงการกักเรือเพื่อใช้เป็นหลักประกันสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือของเจ้าหนี้เท่านั้น ไม่ถือว่าเป็นการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลแต่อย่างใด

2. ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

หลักเกณฑ์ในการยื่นคำร้องขอให้กักเรือตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยนั้น ไม่ได้จำกัดการบังคับใช้กับเฉพาะเรือเดินทะเลอย่างเช่นพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และหากเจ้าหนี้จะยื่นคำร้องขอให้กักเรือตามประมวลกฎหมายนี้ จะต้องทำเป็นคำร้องขอคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาคดี ซึ่งจะยื่นคำร้องขอดังกล่าวได้เร็วที่สุดคือต้องยื่นพร้อมกับคำฟ้องคดี¹²

เมื่อได้พิจารณาหลักเกณฑ์การกักเรือจากกฎหมายทั้งสองฉบับในข้างต้นแล้วนั้น จะเห็นได้ว่าการที่เจ้าหนี้ร้องขอกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 กับการร้องขอกักเรือตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งนั้น ถือเป็นการร้องขอให้กักเรือคนละช่วงเวลาและเพื่อวัตถุประสงค์ที่ต่างกัน เนื่องจากกรณีการกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 เป็นการร้องขอกักเรือก่อนที่เจ้าหนี้จะฟ้องคดีต่อศาลและเป็นการกักเรือเพื่อใช้เรือเป็นหลักประกันการชำระหนี้เท่านั้น แต่การร้องขอกักเรือตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งนั้น เป็นการร้องขอกักเรือเมื่อมีการฟ้องคดีสู่ศาลแล้ว และเป็นการกักเรือเพื่อเป็นการคุ้มครองก่อนศาลมีคำพิพากษาเพื่อบังคับคดีแก่เรือนั้น ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าเจ้าหนี้สามารถร้องขอกักเรือได้ตามกฎหมายทั้งสองฉบับ กล่าวคือ เมื่อเจ้าหนี้ร้องขอให้กักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 แล้วครั้งหนึ่ง และต่อมาได้นำคดีมาฟ้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจ เจ้าหนี้ก็สามารถร้องขอกักเรือตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้อีก

เนื่องจากโดยหลักแล้วการที่เจ้าหนี้มาขอกักเรือซ้ำอีกโดยอาศัยมูลหนี้เดียวกันกับที่เคยขอให้มีการกักเรือไปแล้วนั้น อาจจะถือว่าเป็นการฟ้องซ้ำหรือดำเนินกระบวนการพิจารณาซ้ำตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เพราะคำร้องขอกักเรือนั้นมีสภาพเหมือนคำฟ้อง แต่หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าเป็นกรณีที่เจ้าหนี้พบในภายหลังว่าตนมีความเสียหายมากกว่าที่ตนได้ร้องขอให้กักเรือและลูกหนี้ได้วางหลักประกันไว้ ในกรณีเช่นนี้ผู้เขียนเห็นว่าเจ้าหนี้ชอบที่จะร้องขอต่อศาลให้กักเรือนั้นอีกครั้งที่สองก็ได้โดยไม่ถือเป็นการฟ้องซ้ำหรือดำเนินกระบวนการพิจารณาซ้ำ เนื่องจากถือได้ว่าเป็นกรณีที่ศาลยังไม่มีคำพิพากษาหรือคำสั่งถึงที่สุด รวมทั้งศาลยังไม่ได้มีการวินิจฉัยชี้ขาดคดีในส่วนของมูลหนี้ที่เพิ่มขึ้นมา และในกรณีของการกักเรือลำเดิมซ้ำกันสองครั้งโดยมีการเปลี่ยนแปลงมูลหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ขอกักเรือใหม่ เจ้าหนี้ก็สามารถร้องขอกักเรือซ้ำได้ โดยไม่ถือเป็นการฟ้องซ้ำหรือการดำเนินกระบวนการพิจารณาซ้ำเช่นกัน

จากการศึกษาและการพิจารณาหลักกฎหมายต่างๆตามที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนี้ พอจะสรุปได้ว่าการที่จะนำประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับกับกรณีของการกักเรือซ้ำซึ่งมีลักษณะเป็นเรื่องเฉพาะโดยตรงก็คงจะไม่เหมาะสมนัก ผู้เขียนจึงเห็นสมควรให้แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในประเด็นของการกักเรือซ้ำตามกฎหมายไทยให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อที่จะนำมาปรับใช้กับกรณีของการกักเรือซ้ำเป็นการเฉพาะ ทั้งนี้เห็นสมควรอาศัยแนวทางเดียวกันกับ Geneva Convention 1999 ที่ได้กำหนดเงื่อนไขในการขอกักเรือซ้ำไว้ เช่น หากปรากฏว่าสภาพของหลักประกันหรือจำนวนของ

¹² ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

มาตรา 254 : “ ในคดีอื่นนอกจากคดีโมโนเร่ โจทก์ขอที่จะยื่นต่อศาลพร้อมกับคำฟ้อง หรือในเวลาใดก่อนพิพากษา ...”

หลักประกันที่ลูกหนี้นำมาวางไว้เพื่อการปล่อยเรือเป็นหลักประกันที่ไม่เหมาะสมหรือไม่เพียงพอ หรือเป็นกรณีที่ลูกหนี้ไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามข้อผูกพันหรือมีแนวโน้มที่จะไม่สามารถปฏิบัติตามข้อผูกพันได้ เจ้าหนี้ก็สามารถขอกักเรือของลูกหนี้หรือเรือลำอื่นของลูกหนี้เข้าได้อีก

เอกสารอ้างอิง

หนังสือและบทความในหนังสือ

จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย . คำอธิบายประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ภาคทั่วไป และภาคอุทธรณ์
ฎีกา, กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม , 2537

นพพร โพธิ์รังสียากร . กฎหมายที่น่าสนใจ “ร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ....” . นิตยสาร
กระทรวงยุติธรรม , เล่มที่ 2 ปีที่ 39 , มีนาคม-เมษายน 2530

เนตินาฏ คงทอง . วิธีการชั่วคราวในคดีแพ่ง : ศึกษากรณีความเป็นไปได้ในการนำวิธีการคุ้มครอง
ชั่วคราวก่อนฟ้องไปใช้ในคดีแพ่ง . วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชา
นิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต , พ.ศ.2545

ประเสริฐศิริ สุขะวันกุล . กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ . วารสารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , ปีที่ 17 ฉบับที่ 4

ไพฑิธ เอกจริยกร. การกักเรือ : ปัญหาบางประการระหว่าง พ.ร.บ.การกักเรือ พ.ศ.2534 และ
ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง . วารสารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , ปีที่ 25 ฉบับที่ 1

ไพฑิธ เอกจริยกร. คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวี กักเรือ , พิมพ์ครั้งที่ 2 , กรุงเทพมหานคร :
สำนักพิมพ์วิญญูชน , 2540

เอกสารต่างประเทศ

Francesco Berlingieri . Berlingierion on Arrest of Ship . A commentary on The 1952
and 1999

Arrest Convention , Fourth Edition . London 2006

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

เจษฎา คงรอด . กฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือของประเทศไทย. (24/10/2558).
เข้าถึงได้จาก < www.jsplawltd.com/article/lawboateng.pdf>

เจษฎา คงรอด . การกักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534. (27/10/2558).
เข้าถึงได้จาก < www.jsplawltd.com/article/boat2534.pdf>

เจษฎา คงรอด . อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกักเรือ . (15/10/2558).
เข้าถึงได้จาก < www.jsplawltd.com/article/anuboot.pdf>