

Action In Rem : การดำเนินคดีกับเรือในศาลพาณิชย์นาวีอังกฤษ

กมลขวัญ สุริยกุล ณ อยุธยา

เมื่อมีการกระทำความผิดหรือมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำอันเกี่ยวข้องกับเรือหรือกระกระทำในทางพาณิชย์นาวี ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้า สินค้าเสียหาย ความเสียหายอันเกิดจากสัญญาเช่าเรือ สัญญาใช้เรือ การจำนองเรือ สัญญาจ้างต่อเรือ ช่อมเรือ ค่าอยู่เรือ การลากจูงเรือ ไม่ว่าเรือที่ลากจูงหรือเรือที่ถูกลากจูงเป็นผู้เสียหาย การนำร่อง การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การช่วยเหลือกู้ภัย ค่าจ้างนายเรือและลูกเรือ ความเสียหายอันเกิดจากการบาดเจ็บล้มตายที่ลูกเรือหรือนายเรือหรือเจ้าของเรือหรือผู้ครองครองเรือก่อให้เกิดขึ้นโดยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ รวมถึงกรณีทั้งปวงที่เรือไปก่อให้เกิดความเสียหายอันเป็นความเสียหายในทางแพ่งขึ้น ข้อพิพาทเหล่านี้จะถูกนำขึ้นสู่ศาลทหารเรือ หรือที่เรียกอีกชื่อหนึ่งว่า ศาลพาณิชย์นาวี ซึ่งมีลักษณะเป็นศาลชำนาญพิเศษที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีอันเกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีทั้งปวงที่มีกฎหมายกำหนดให้อยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาลและเช่นเดียวกับศาลชำนาญพิเศษอื่นๆ ศาลพาณิชย์นาวีนี้ มีระบบการดำเนินคดีหรือที่เรียกว่า วิธีพิจารณาความในศาลเป็นการเฉพาะซึ่งมีความแตกต่างและแยกออกจากคดีแพ่งสามัญทั่วไป

ระบบการดำเนินคดีในศาลพาณิชย์นาวีที่เป็นที่ยอมรับและใช้กันอยู่ทั่วโลกในปัจจุบันสามารถจำแนกได้เป็น 2 ระบบโดยพิจารณาจากประเภทของผู้ถูกกล่าวหาหรือจำเลยในคดี กล่าวคือ ระบบหนึ่งเป็น กระบวนการทางกฎหมายที่ดำเนินคดีหรือโจทก์เรียกร้องตามสิทธิเรียกร้องของตนเอากับตัวบุคคลซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดหรือควบคุมเรือที่กระทำความผิดหรือก่อให้เกิดความเสียหายนั้นโดยตรง กระบวนการดำเนินคดีกับตัวบุคคลนี้เป็นระบบการดำเนินคดีทางกฎหมายที่พบบ่อยโดยทั่วไปและเป็นระบบที่มีการยอมรับเอาไปใช้ในการดำเนินการพิจารณาคดีของศาลทั่วโลก ทั้งศาลแพ่ง ศาลอาญารวมทั้งศาลชำนาญพิเศษอื่นๆ ซึ่งวิธีพิจารณาความและการดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลก็จะยึดเอากระบวนการดำเนินคดีกับตัวบุคคลเป็นหลักโดยเป็นไปตามหลักที่ว่าเฉพาะบุคคลเท่านั้นที่จะสามารถเป็นโจทก์หรือเป็นจำเลยในคดีที่มีการฟ้องร้องต่อศาลได้ ซึ่งการดำเนินคดีในทางแพ่งเอากับตัวบุคคลนี้ แน่นนอนว่าคำพิพากษาของศาลจะไม่ลงโทษเอากับเนื้อตัวร่างกายของผู้กระทำความผิดเพราะมิได้มีเจตนารมณ์อยู่ที่หลักในการลงโทษเหมือนเช่นการดำเนินคดีในทางอาญา แต่การลงโทษตามกฎหมายในคดีแพ่งจะมุ่งหมายถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายในทางเยียวยาให้ผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำของจำเลยได้รับการชดเชยให้กลับคืนสู่สถานะเดิมให้มากที่สุด กล่าวคือการลงโทษตามกฎหมายในทางแพ่งมีเจตนารมณ์ให้จำเลยผู้กระทำความผิดได้รับผิดชอบชดเชยความเสียหายที่ตนก่อขึ้นคืนให้แก่ผู้ต้องเสียหายหรือโจทก์ในคดีให้กลับคืนสู่สภาพปกติของเขาให้มากที่สุดนั่นเอง ดังนั้นการลงโทษตามกฎหมายในทางแพ่งจึงมักจะกระทำการต่อบุคคลโดยบังคับเอากับทรัพย์สินหรือเกี่ยวกับทรัพย์สินของจำเลยเป็นหลักในรูปแบบของการสั่งให้จำเลยชดเชยค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนความเสียหายให้แก่โจทก์ ในส่วนของศาลพาณิชย์นาวีก็เช่นกัน มีการนำระบบการดำเนินคดีเอากับตัวบุคคลไปใช้ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาของศาลโดยลักษณะการดำเนินคดีใกล้เคียงกับการดำเนินคดีแพ่งสามัญเป็นอย่างมากทั้งในแง่ของการฟ้องคดี การ

พิจารณาพิพากษาคดีของศาล ซึ่งระบบการดำเนินคดีเกี่ยวกับตัวบุคคลนี้เป็นที่รู้จักกันในชื่อว่า action in personam นิยมใช้ในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบลายลักษณ์อักษรหรือ civil law เช่น ฝรั่งเศสและไทย เป็นต้น

ในทางตรงกันข้าม ระบบการดำเนินคดีอีกระบบหนึ่งซึ่งมิได้ดำเนินคดีเกี่ยวกับตัวบุคคลดังเช่นระบบที่ได้กล่าวมา ก่อน หากแต่เป็นการดำเนินคดีเกี่ยวกับทรัพย์สินโดยตรง ซึ่งในทางพาณิชย์นาวินั้นทรัพย์สินดังกล่าวนี้โดยส่วนใหญ่ก็มักเป็นเรือซึ่งกระทำความผิดหรือก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเรืออื่นซึ่งมีเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้ครอบครอง เป็นบุคคลเดียวกับเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งจะได้กล่าวต่อไปโดยละเอียดในบทความนี้ การดำเนินคดีเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือเรือ เป็นระบบที่เกิดขึ้นและนิยมใช้ในศาลพาณิชย์นาวีโดยรู้จักกันในชื่อ action in rem นี้เป็นระบบที่เป็นที่นิยมในการดำเนินคดีในศาลพาณิชย์นาวีของประเทศซึ่งใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี หรือ common law เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลีย เป็นต้น

ในบทความนี้ผู้เขียนจะกล่าวถึงระบบการดำเนินคดีเกี่ยวกับทรัพย์สินคือ เรือ รวมถึง การจับกุมหรือกักเรือที่ถูกฟ้องในคดีแบบ in rem ในศาลพาณิชย์นาวีเป็นหลัก โดยจะพิจารณาเปรียบเทียบกับระบบการดำเนินคดีเกี่ยวกับตัวบุคคลเป็นการประกอบ เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจและง่ายต่อการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการนำระบบการดำเนินคดีดังกล่าวไปใช้ในระบบกฎหมายและการพิจารณาคดีพาณิชย์นาวีของไทย

ความเป็นมาของระบบการดำเนินคดีแบบ action in rem ในศาลพาณิชย์นาวีอังกฤษ

การศึกษาประวัติศาสตร์เกี่ยวกับระบบการดำเนินคดีกับตัวเรือในฐานะที่เป็นทรัพย์สินนี้ จากการศึกษาพบว่าเริ่มมีระบบการดำเนินคดีกับตัวเรือแต่เดิมในระบบกฎหมายแบบ common law โดยในประเทศอังกฤษนั้นกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีกับเรือ การกักเรือและสิทธิเรียกร้องทางทะเลก็เป็นสาขาหนึ่งของกฎหมายทะเลซึ่งมีลักษณะเป็นกฎหมายประเพณีที่สืบทอดกันมาอย่างยาวนานและมีพัฒนาการในทุกยุคทุกสมัย จึงมีลักษณะเป็นหลักกฎหมายทะเลทั่วไป ไม่อาจจำเพาะเจาะจงได้ว่า การดำเนินคดีกับเรือหรือ action in rem นั้นแท้จริงแล้วเกิดขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อใดกันแน่ แต่ตามกฎหมายว่าด้วยศาลพาณิชย์นาวีในประเทศอังกฤษได้พบว่า ที่มาของการดำเนินคดีต่อทรัพย์สินนั้นได้รับการวางรากฐานมาจากเจตนารมณ์ที่ต้องการให้จำเลยที่ถูกฟ้องคดีปรากฏตัวขึ้นและเข้ามาต่อสู้คดีที่ตนถูกฟ้องเป็นจำเลย แต่ในช่วงแรกหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ขาดความชัดเจน ศาลพาณิชย์นาวีมักใช้วิธีการจับกุมตัวบุคคลเป็นหลัก ส่วนการยึดทรัพย์สินของบุคคลซึ่งเป็นจำเลยจะเป็นวิธีการที่รองลงมา หรืออาจใช้วิธีการจับกุมจำเลยและยึดทรัพย์สินไปพร้อมๆกันโดยบ่อยครั้งที่ทรัพย์สินซึ่งถูกยึดหรือกักนั้นเป็นเรือของจำเลยที่เกี่ยวข้องกับข้อเรียกร้อง แต่การยึดทรัพย์สินของศาลอังกฤษในสมัยนั้นจะเป็นการยึดทรัพย์สินของจำเลยโดยไม่จำเป็นจะต้องเกี่ยวข้องกับข้อเรียกร้องแต่อย่างใด ทรัพย์สินอื่นก็อาจถูกยึดไปพร้อมกันได้หากอยู่ภายใต้เขตอำนาจของศาล การยึดทรัพย์สินในลักษณะนี้เป็นจุดเริ่มต้นของหลัก the Admiralty Attachment ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับการคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาโดยให้ทรัพย์สินที่ถูกยึดไปนั้นเป็นหลักประกัน ซึ่งโจทก์ต้องดำเนินการยื่นคำร้องเข้าไปในคดี in personam เสียก่อนและทรัพย์สินนั้นจะต้องตั้งอยู่ในเขตอำนาจของศาลด้วย ระบบการดำเนินคดีข้างต้นสังเกตได้ว่ามีจุดเชื่อมโยงที่ไม่สามารถแบ่งแยกกระหว่างคดี

in rem และ in personam ได้ชัดเจนนัก แต่ก็พอจะสรุปได้ว่า การดำเนินคดีแบบ in rem มีพัฒนาการมาจากความต้องการให้จำเลยเข้ามาสู่คดีในคดี in personam นั้นเอง¹

ในช่วงค.ศ. 1840-1861² เกิดคดีที่สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือซึ่งขณะนั้นศาลพาณิชย์นาวีของอังกฤษยังไม่ได้ถูกรวมเข้าเป็นส่วนหนึ่งของศาลสูงอังกฤษดังเช่นในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินคดีในศาลคอมมอนลอว์ ช่วงก่อนปีค.ศ. 1852 ระบบการดำเนินคดีในศาลทั้งหมด ยังคงเป็นระบบการดำเนินคดีในรูปแบบ action in personam หรือการดำเนินคดีเอาภัยกับตัวบุคคล ภายหลังจึงได้มีความพยายามที่จะนำระบบการดำเนินคดีในรูปแบบ action in rem แบบศาลพาณิชย์นาวีมาใช้โดยมีจุดประสงค์ต้องการให้ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดเข้ามาในคดี กล่าวคือ การฟ้องคดี in rem มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการฟ้องคดี in personam ขึ้นนั่นเอง แต่เดิมคอมมอนลอว์และศาลพาณิชย์นาวีต่างมีเขตอำนาจร่วมกันในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือ สัญญาทางการค้าที่ได้กระทำและปฏิบัติบนทะเลหลวง คดีเกี่ยวกับใบตราส่ง และคดีเกี่ยวกับกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล³ แต่การนำระบบดังกล่าวมาใช้ก็ถูกคัดค้านอยู่บ้างในศาลคอมมอนลอว์ (the common law court)

ต่อมาหลังจากมีการตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลกระทบในการแบ่งแยกศาลต่างๆออกเป็นศาลคอมมอนลอว์และศาลเอ็คควิตี ในช่วง ค.ศ. 1873-1875 ได้มีการตราพระราชบัญญัติที่มีชื่อว่า Supreme Court of Judicature Act ขึ้น เพื่อจัดตั้งศาลสูงขึ้นเพียงศาลเดียวให้อำนาจพิจารณาคดีต่างๆที่ศาลสูงเดิมมีอยู่ซึ่งรวมถึงศาลพาณิชย์นาวีด้วย นอกจากนี้ยังให้มีการร่างประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งขึ้นเพื่อใช้ในศาลสูงที่ตั้งขึ้นใหม่นี้กับคดีทุกประเภท บทบัญญัติในกฎหมายฉบับดังกล่าวนี้ได้บัญญัติให้สิทธิแก่เจ้าหนี้หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องทางทะเลถือเป็นสิทธิที่ตกติดไปกับเรือ⁴

อย่างไรก็ตาม Supreme Court of Judicature Act ได้ถูกยกเลิกไปโดยมีการตรากฎหมายอีกฉบับหนึ่งขึ้นมาใช้บังคับแทนเรียกว่า Supreme Court of Judicature (Consolidation) Act 1925 และ ในปีค.ศ. 1956 ได้มีการตรา Administration of Justice Act ขึ้นด้วย⁵

¹ อภิรติ ประเสริฐฤทธิ, เขตอำนาจศาลเหนือคดีเรือโดนกันในทางแพ่งและทางอาญา, สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548, น.63-65.

² ไมตรี ตันติพัฒนานนท์, “การกักเรือตามบังคับของกฎหมายอังกฤษ”. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536, น. 9.

³ สุนัย มโนมัยอุดม, “ระบบกฎหมายอังกฤษ (พิมพ์ครั้งที่ 3 แก้ไขเพิ่มเติม)”. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552, น. 152.

⁴ ไมตรี ตันติพัฒนานนท์, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 2.

⁵ ไมตรี ตันติพัฒนานนท์, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 2.

ความหมายของเรือซึ่งอาจถูกฟ้องเป็นจำเลยโดยตรงในระบบการดำเนินคดีแบบ action in rem

การดำเนินคดีกับเรือในระบบการดำเนินคดีที่เรียกว่า action in rem นั้น สิ่งที่ต้องพิจารณาเป็นประการสำคัญที่สุดคือ นิยามของคำว่า เรือ ที่สามารถถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีได้โดยตรง ซึ่งปัญหาในส่วนนี้นิยามคำว่าเรือที่อาจถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีแบบ action in rem ได้นั้น เป็นปัญหาที่มักขึ้นสู่การพิจารณาของศาลและมีประเด็นในทางข้อเท็จจริงให้ศาลต้องพิจารณาวินิจฉัยอยู่เสมอ

Supreme Court Act 1981 Chapter 54 Section 24(1)⁶ ได้กำหนดนิยามของคำว่า เรือ (Ship) ไว้โดยหมายความถึงเรือเดินทะเลทุกประเภทที่ใช้ในการเดินทะเล และรวมถึง hovercraft ตาม Section 2(3) ของ the Hovercraft Act 1968 ซึ่งนิยามตามของคำว่า เรือ ตาม Supreme Court Act 1981 นี้ มีความคล้ายคลึงกับนิยามของคำว่า เรือ ที่กำหนดเอาไว้ใน the Merchant Shipping Act 1995⁷ Section 313(1)⁸ ซึ่งกำหนดให้เรือหมายความถึง เรือเดินทะเล (vessel) ทุกประเภทที่ใช้ในการเดินทะเล (บทบัญญัติเดิมได้กำหนดยกเว้นเรือที่มีการขับเคลื่อนโดยใช้การพาย ไม่ถือว่าเป็น เรือ ตามความหมายของบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ กล่าวคือ เรือนั้นต้องสามารถเคลื่อนที่หรือขับเคลื่อนได้โดยตนเองหรือด้วยกำลังแห่งตนนั่นเอง) นิยามนี้สอดคล้องกับคำพิพากษาศาลในคดี Steedman v Scofield⁹ (1992) 2 Lloyd' Rep 163, 166. ที่นิยามเรือว่าเป็นพาหนะที่มีลักษณะเป็นโพรงและใช้เพื่อขนส่งสินค้าหรือคน และโดยทั่วไปแล้วคำว่า เรือ นั้นจะถูกใช้เพื่อกล่าวถึงยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่กว่าเรือพาย และมันยังรวมถึงยานพาหนะทางน้ำที่ถูกใช้หรือสามารถใช้ในการขนส่งทางน้ำได้อีกด้วย¹⁰ จากคำพิพากษาและนิยามตามกฎหมายที่ได้กล่าวอ้างในเบื้องต้นนั้น อาจสรุปความได้ว่า เรือที่ใช้กำลังคนพายหรือเรือพายนั้น ไม่ถือว่าเป็นเรือที่สามารถถูกฟ้องเป็นจำเลยในการดำเนินคดีแบบ action in rem ได้

ประเด็นที่สองที่จะต้องตีความในส่วนนิยามของคำว่า เรือ ใน Supreme Court Act 1981 คือคำว่า “ถูกใช้” (used) ซึ่งหากตีความตามตัวอักษรแล้วนั้น ประเด็นปัญหาสำคัญที่พบ คือ เรือที่แต่เดิมเคยถูกใช้เป็นเรือเดินทะเลมาก่อนแต่ในปัจจุบันถูกนำมาใช้ในประการที่ไม่ใช่การเดินทะเล เช่น ใช้เพื่อเป็นโกดังเก็บสินค้า หรือบ้านพักตากอากาศจะยังถือเป็นเรืออยู่หรือไม่ตามความหมายของ Supreme Court Act 1981 นี้ อย่างไรก็ตามในคดี European and

⁶ Supreme Court Act 1981, Sec. 24(1)

“In sections 20 to 23 and this section, unless the context otherwise require --

" ship " includes any description of vessel used in navigation and (except in the definition of " port " in section 22(2) and in subsection (2)(c) of this section) includes, subject to section 2(3) of the Hovercraft Act 1968, a hovercraft ;”

⁷ บทบัญญัติเดิมก่อนมีการแก้ไข คือ the Merchant Shipping Act 1894

⁸ Merchant Shipping Act 1995, Sec. 313(1)

“ship” includes every description of vessel used in navigation;

⁹ Matthew Harvey, “ Arresting a “Ship” : Boats, Bunkers and Barometers”, p. 2.

<www.mlaanz.org/Uploads/MatthewHarvey.pdf>

¹⁰ A vessel is usually a hollow receptacle for carrying goods or people. In

common parlance ‘vessel’ is a word used to refer to craft larger than rowing boats and it includes every description of watercraft used or capable of being used as a means of transport on water.

Australia Royal Mail Co v Peninsular and Oriental Co¹¹ (1866) 14 LT 704. ศาลได้พิพากษาให้เรือเดินทะเลที่ถูกใช้โดยเฉพาะในการเก็บถ่านหินหรือถูกใช้ในลักษณะที่เป็นคลังสินค้า แม้ว่าเดิมจะเคยถูกใช้ในการเดินทะเลมาก่อนก็ตาม ไม่ถือว่าเป็นเรือตามนิยามแห่งบทบัญญัตินี้

อีกประเด็นหนึ่งซึ่งต้องอาศัยการตีความจากนิยามของคำว่า เรือ นั้น มุ่งเน้นไปที่การพิจารณาว่า “ใช้ในการเดินทะเล” (used in navigation) มีความหมายอย่างไร ซึ่งประเด็นปัญหาของนิยามในส่วนนี้ คำว่า “navigation” นี้เป็นถ้อยคำที่ถูกอ้างถึงในคำพิพากษาหลายฉบับ โดยศาลมักจะนำเอาเงื่อนไขความเป็นเรือที่จะต้องใช้ในการเดินทะเลนั้นมาเป็นจุดแบ่งแยกว่าสิ่งนั้นๆ อยู่ในนิยามของคำว่าเรือหรือไม่ อาทิเช่น ในคดี Steedman v Scofield¹² (1992) 2 Lloyd’s Rep 162,166. ซึ่งเป็นกรณีที่ jet ski ชนกับเรือด่วน (speed boat) ส่วนหนึ่งของคำพิพากษาศาลได้วินิจฉัยว่า jet ski ไม่ถือเป็นเรือ เนื่องจากมันไม่ได้ถูกใช้ในการเดินทะเล นอกจากนี้คำพิพากษาดังกล่าวยังได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “Navigation”¹³ ว่าไม่ได้มีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า การเคลื่อนที่บนน้ำ (movement on water) แต่เป็นการเคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามแผนหรือคำสั่งซึ่งกำหนดเอาไว้ ดังนั้น jet ski แม้ว่าจะสามารถเคลื่อนที่บนผิวน้ำได้ด้วยความเร็วสูงและเคลื่อนที่ด้วยกำลังของตนเองก็ตาม แต่ไม่ได้มีจุดประสงค์ในการเคลื่อนจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามแผนหรือคำสั่งที่กำหนดอันจะมีลักษณะเป็น navigation นั้นเอง เช่นเดียวกันกับคดี Curtis v Wild (1991) 4 All ER 172. ซึ่งศาลได้มีคำพิพากษาให้เรือขนาดเล็ก (dinghy) ซึ่งใช้ในการขับเคลื่อนในทะเลสาบเทียมเหนืออ่างเก็บน้ำไม่ถือเป็นเรือ เนื่องจากเป็นสิ่งที่ใช้เพื่อความเพลิดเพลิน มิได้มีเป้าหมายในการเคลื่อนที่จากจุด A ไปยังจุด B เพื่อขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารอันจะถือเป็นลักษณะของ navigation¹⁴

เมื่อได้พิจารณาถึงนิยามของคำว่า เรือ แล้วในข้างต้น ประเด็นปัญหาที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งคือ นอกจากตัวเรือแล้ว ยังมีสิ่งใดบ้างที่รวมอยู่ในความหมายของคำว่า เรือ นั้นด้วย ในคดี The “Alexander”¹⁵ (1812) 1 Dods 278, 282. ใบเรือรวมถึงเครื่องอุปกรณ์อื่นๆ ของเรือที่แม้จะถูกถอดหรือนำออกไปจากเรือเพื่อวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการคุ้มครองความปลอดภัย โดยมีเจตนาจะนำกลับมาใส่หรือประกอบเข้าไว้อีกครั้งในการเดินทะเลครั้งถัดไป ใบเรือและอุปกรณ์ดังกล่าวนี้จะถูกพิจารณารวมเป็นส่วนหนึ่งของเรือด้วย นับแต่วันที่เริ่มต้นออกเดินทางนั้น¹⁶ ในคดี The “Silia”¹⁷ (1981) Lloyd’s Rep 534, 537. ซึ่งเรือได้ถูกฟ้องเป็นคดีแบบ in rem ศาลได้ให้ขอบเขตนิยามของคำว่า

¹¹ Matthew Harvey, *Supra note 8*, p. 4.

¹² ทวีศักดิ์ เอื้ออมรวนิช, เอกสารประกอบการบรรยายวิชาปัญหากฎหมายพาณิชย์นาวี ภาคการศึกษาที่ 2 นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556

¹³ Navigation is not synonymous with the movement on water. Navigation is planned or ordered movement from one place to another. A jet ski is capable of movement on the water at very high speed under its own power, but its purpose is not to go from one place to another

¹⁴ Matthew Harvey, *Supra note 11*, p. 8.

¹⁵ *Ibid*, p. 10.

¹⁶ In days of sail, “ship” was understood to conclude her sails and rigging, even if they had been detached for the purpose of safe custody, but with the intention of being refitted upon her next adventure.

¹⁷ Matthew Harvey, *Supra note 11*, p. 10.

เรือ ว่ารวมถึง ทรัพย์สินทั้งหมดที่อยู่บนเรือ เว้นแต่ทรัพย์สินนั้นจะเป็นของบุคคลอื่นที่มีใช้เจ้าของเรือนั้น¹⁸ สาระสำคัญที่ควรพิจารณาอีกประการหนึ่งในคดี The “Silvia” นี้คือ ศาลได้พิจารณาว่าน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือ (bunkers) ถือเป็นส่วนหนึ่งในนิยามของคำว่าเรือด้วยจะต้องถูกขายไปพร้อมกับเรือ ซึ่งการพิจารณาให้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นส่วนหนึ่งของเรือนั้นเป็นแนวความคิดที่มักถูกโต้แย้งอยู่เสมอ อย่างไรก็ตาม ไรต์ศาลอังกฤษมีแนวทางในการพิจารณาพิพากษาในปัญหาว่าเชื้อเพลิงของเรือเป็นส่วนหนึ่งของเรือหรือไม่ค่อนข้างสอดคล้องกัน โดยคดีส่วนใหญ่ศาลมักมีคำสั่งให้สามารถกักเรือรวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือนั้นและขายไปพร้อมกันกับทรัพย์สินอื่นๆของเจ้าของเรือซึ่งอยู่บนเรือนั้นได้¹⁹

นอกจากน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว อุปกรณ์อื่นๆที่ถูกพิจารณาว่าเป็นส่วนหนึ่งของเรือด้วยยังได้แก่ forklift trucks and fork hoists ซึ่งเป็นเครื่องจักรที่ใช้สำหรับยกขนสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ โดยในคดี Morlines Maritime Agency Ltd v The Ship “Skulptor Vuchetich”²⁰ (1996) 62 FCR 602. ซึ่งใช้ระบบการดำเนินคดีแบบ in rem นั้น ศาลได้พิจารณาให้ forklift trucks and fork hoists เป็นส่วนหนึ่งของเรือที่สามารถกักและขายไปพร้อมกับเรือได้โดยมีคำพิพากษาส่วนหนึ่งให้เหตุผลว่า อุปกรณ์ดังกล่าว แม้จะมีใช้สิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญของเรือ แต่ก็เป็นที่ใช้เพื่อประโยชน์ของเรือในกิจการทางธุรกิจ ซึ่งเหตุผลเช่นนี้เป็นแนวความคิดที่คล้ายคลึงกับเหตุผลในคำพิพากษาของศาลในคดี Opal Maritime Agencies P/L v The Proceeds of Sale of the Vessel MV “Skulptor Konekov” (2000) 98 FCR 519. ซึ่งศาลในคดีนี้ได้พิพากษาให้ตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งใช้ในการประกอบธุรกิจของเรือ เป็นส่วนหนึ่งของเรือด้วย²¹ กล่าวโดยสรุปคือ เรือ มิได้หมายความว่าถึงตัวเรือ (hull) เพียงอย่างเดียว แต่ยังกินความรวมไปถึงเครื่องยนต์ เครื่องจักร รวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงและอุปกรณ์อื่นๆซึ่งอยู่บนเรือและมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับเรืออยู่พอสมควรแม้จะมีใช้สาระสำคัญของเรือนั้นก็ตาม

เรือที่อาจถูกดำเนินคดีแบบ action in rem ในศาลอังกฤษได้นั้น Supreme Court Act 1981 Section 21(4)²² ได้บัญญัติเอาไว้ว่า “ในกรณีให้สิทธิเรียกร้องตามที่บัญญัติไว้ใน Section 20(2)(e)-(r) เมื่อ

¹⁸ All property aboard the ship other than that which is owned by someone other than the owner of the ship.

¹⁹ อาทิเช่น ในคดี The “Saint Anna” (1980) Lloyd’s Rep 180; The “Pan Oak” (1992) 2 Lloyd’s Rep 36; และ The “Eurosun” and “Eurostar” (1993) 1 Lloyd’s Rep 106.

²⁰ Matthew Harvey, *Supra note 11*, p. 11.

²¹ *Ibid.*

²² อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 6, Sec. 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

(ก) สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือลำใดลำหนึ่ง และ

(ข) บุคคลซึ่งควรต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้อง in personam (เสมือนบุคคลธรรมดา) เมื่อมีการฟ้องคดีแล้วเป็นเจ้าของเรือ ผู้เช่าเหมาเรือ ผู้ครอบครองเรือหรือควบคุมเรือลำนั้น

การฟ้องคดี in rem (ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นจะก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลหรือไม่) ให้ฟ้องต่อศาลสูง โดยฟ้อง

- (1) เรือลำนั้น ถ้าขณะฟ้อง บุคคลผู้เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของเรือด้วยการถือหุ้นเรือทั้งหมด หรือเป็นผู้เช่าเหมาตามสัญญาเช่าเหมาเรือทั้งลำ หรือ
- (2) เรือลำใดลำหนึ่ง ซึ่งในขณะฟ้อง บุคคลที่เกี่ยวข้องเป็นเจ้าของเรือผู้รับประโยชน์ด้วยการถือหุ้นทั้งหมดของเรือ”²³

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น ซึ่ง Supreme Court Act 1981 อนุวัติการตามอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ. 1952 (International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships (Brussels, May 10, 1952) ที่อังกฤษเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาดังกล่าวด้วยนั้น สามารถสรุปความได้ว่า เรือที่อาจถูกดำเนินคดีแบบ in rem จะต้องมีลักษณะเป็นเรือตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น เรือดังกล่าวจะต้องเป็นของหรือถูกครอบครองโดยบุคคลซึ่งอาจถูกฟ้องในคดีนั้นโดยอาศัยสิทธิเรียกร้องเดียวกันเป็นคดีแบบ in personam ได้ ซึ่งรวมถึงกรณีเรือลำนั้นเป็นเรือที่ถูกเช่าเหมาลำหรือที่เรียกว่า demise charter ด้วย

หลักกฎหมายอีกประการหนึ่งที่ควรพิจารณาจากบทบัญญัติข้างต้นคือ ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องสามารถฟ้องดำเนินคดีแบบ in rem เอากับเรือลำอื่นซึ่งในขณะฟ้องคดีนั้น บุคคลที่อาจต้องรับผิดชอบในสิทธิเรียกร้องนั้นในแบบ in personam เป็นเจ้าของเรือนั้นอยู่ด้วย แม้ว่าเรือลำดังกล่าวจะไม่ได้กระทำหรือเข้าเกี่ยวข้องกับการกระทำอันก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องนั้นแต่อย่างใด โดยถือหลักว่าเรือลำอื่นนั้นหุ้นทั้งหมดของเรือจะต้องเป็นของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบในการถูกเรียกร้องนั่นเอง ซึ่งเรือลำอื่นตามบทบัญญัติข้างต้นนี้ ตามกฎหมายอังกฤษเรียกว่า Sister Ship ทั้งนี้ในการฟ้องคดีแบบ in rem กฎหมายอังกฤษไม่ได้บังคับว่าโจทก์ต้องดำเนินคดีเพียงรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งต่อเรือลำใดลำหนึ่งเท่านั้น โจทก์จึงอาจฟ้องคดีทั้งในแบบ in rem ต่อเรือ และ in personam ต่อบุคคลผู้เป็นเจ้าของหรือครอบครองหรือผู้เช่าเหมาซึ่งต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องนั้นได้ในคราวเดียวกัน อีกทั้งโจทก์ยังสามารถฟ้องคดี in rem ต่อเรือซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องนั้นและ Sister Ship ไปพร้อมกันได้อีกด้วย

(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 gives 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.”

²³ ไมตรี ตันติวุฒานนท์, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 2, น. 39.

ประเภทของคดีที่สามารถบังคับตามสิทธิเรียกร้องแบบ action in rem

โดยปกติเรือที่กระทำความเสียหายจะถูกร้องขอต่อศาลให้สั่งกักเรือ ในกรณีดังกล่าวกฎหมายที่บัญญัติวิธีการเยียวยา เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับชำระค่าเสียหายซึ่งเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร ในรูปแบบของกฎหมายประเพณี ที่เรียกกันทั่วไปว่า “การฟ้องคดี in rem” ทฤษฎีกฎหมายอังกฤษเกี่ยวกับการกักเรือได้เป็นที่ยอมรับไปทั่วโลกตามวิธีการฟ้องคดีแบบ in rem เพราะเป็นการบังคับให้บุคคลผู้เป็นฝ่ายจำเลยจะได้มาปรากฏตัวต่อศาล ซึ่งการฟ้องคดี in rem นี้แตกต่างไปจากการอายัดทางทะเล (Maritime Attachment)²⁴ กล่าวคือ การกักเรือในการฟ้องคดี in rem นั้นเป็นการบังคับต่อตัวเรือ แต่ในการอายัดทางทะเลนั้นเป็นการบังคับเอากับตัวบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือและแม้จะเป็นการยึดหรืออายัดเรือ ก็เป็นการอายัดในฐานะเป็นทรัพย์สินของจำเลย หาได้ยึดไว้ในฐานะเป็นจำเลยในคดีไม่

ประเภทของสิทธิเรียกร้องที่สามารถดำเนินคดีในรูปแบบ action in rem ได้นั้น ตามกฎหมายอังกฤษได้บัญญัติเอาไว้ใน Supreme Court Act 1981 Section 20(2)²⁵ ซึ่งได้แก่สิทธิเรียกร้องทางทะเลดังต่อไปนี้

²⁴ *Ibid*, น. 25.

²⁵ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 6, Sec. 20(2)

“(2) The questions and claims referred to in subsection (1)(a) are-

- (a) any claim to the possession or ownership of a ship or to the ownership of any share therein ;
- (b) any question arising between the co-owners of a ship as to possession, employment or earnings of that ship ;
- (c) any claim in respect of a mortgage of or charge on a ship or any share therein ;
- (d) any claim for damage received by a ship ;
- (e) any claim for damage done by a ship ;
- (f) any claim for loss of life or personal injury sustained in consequence of any defect in a ship or in her apparel or equipment, or in consequence of the wrongful act, neglect or default of--
- (i) the owners, charterers or persons in possession or control of a ship ; or
- (ii) the master or crew of a ship, or any other person for whose wrongful acts, neglects or defaults the owners, charterers or persons in possession or control of a ship are responsible, being an act, neglect or default in the navigation or management of the ship, in the loading, carriage or discharge of goods on, in or from the ship, or in the embarkation, carriage or disembarkation of persons on, in or from the ship ;
- (g) any claim for loss of or damage to goods carried in a ship ;
- (h) any claim arising out of any agreement relating to the carriage of goods in a ship or to the use or hire of a ship ;
- (j) any claim in the nature of salvage (including any claim arising by virtue of the application, by or under section 51 of the Civil Aviation Act 1949, of the law relating to salvage to aircraft and their apparel and cargo) ;
- (k) any claim in the nature of towage in respect of a ship or an aircraft :
- (1) any claim in the nature of pilotage in respect of a ship or an aircraft ;
- (m) any claim in respect of goods or materials supplied to a ship for her operation or maintenance ;
- (n) any claim in respect of the construction, repair or equipment of a ship or in respect of dock charges or dues;

1. สิทธิเรียกร้องใดๆ ที่เกี่ยวกับการครอบครองหรือการเป็นเจ้าของเรือ หรือการเป็นเจ้าของหุ้นส่วนในเรือ
2. ข้อพิพาทใดๆ ระหว่างเจ้าของรวมของเรือ ที่เกี่ยวกับการครอบครองเรือ การใช้เรือ หรือผลประโยชน์ที่ได้จากเรือ
3. สิทธิเรียกร้องใดๆ อันเกี่ยวกับการจำนองเรือ หรือค่าใช้จ่ายของเรือ หรือจากหุ้นของเรือ
4. สิทธิเรียกร้องใดๆ เกี่ยวกับความเสียหายที่เรือลำอื่นต้องชดใช้
5. สิทธิเรียกร้องใดๆ ในความเสียหายที่เกิดจากเรือ
6. สิทธิเรียกร้องใดๆ สำหรับการเสียชีวิต การบาดเจ็บ ที่เกิดจากความบกพร่องของเรือหรือส่วนควบหรืออุปกรณ์ของเรือ หรือได้รับการกระทำโดยไม่ชอบ การละเว้นการกระทำหรือการกระทำซึ่งเป็นความผิดของ
 - a. เจ้าของ ผู้เช่าเหมาเรือ หรือบุคคลที่ครอบครองหรือควบคุมเรือ
 - b. นายเรือ คนประจำเรือ หรือบุคคลใดซึ่งกระทำไม่ชอบ ละเว้นการกระทำ หรือกระทำความผิด ที่เจ้าของ ผู้เช่าเหมาเรือ หรือบุคคลที่ครอบครองหรือควบคุมเรือ ซึ่งมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบการกระทำโดยไม่ชอบ การละเว้นการกระทำหรือการกระทำซึ่งเป็นความผิดเกี่ยวกับการเดินเรือ การจัดการเรือ ใน การขนส่งสินค้าขึ้นลงจากเรือหรือการขนส่งผู้โดยสารขึ้นลงจากเรือ
7. สิทธิเรียกร้องใดๆ ที่เกี่ยวกับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่บรรทุกในเรือ
8. สิทธิเรียกร้องใดๆ ที่เกิดจากสัญญาขนส่งสินค้าในเรือ หรือการใช้เรือ หรือการเช่าเรือ
9. สิทธิเรียกร้องใดๆ อันเป็นการช่วยเหลือกู้ภัย
10. สิทธิเรียกร้องใดๆ ที่เกี่ยวกับการลากจูงเรือหรือเครื่องบิน
11. สิทธิเรียกร้องใดๆ ที่เกี่ยวกับการนำร่องเรือหรือเครื่องบิน
12. สิทธิเรียกร้องใดๆ ที่เกี่ยวกับสินค้าหรือวัสดุที่ส่งให้แก่เรือ เพื่อการทำงานหรือการดูแลรักษาเรือ
13. สิทธิเรียกร้องใดๆ ที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง การซ่อมหรือการติดตั้งอุปกรณ์ให้แก่เรือ หรือที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการใช้ท่าเรือ
14. สิทธิเรียกร้องใดๆ ที่เรียกร้องโดยนายเรือหรือคนประจำเรือ สำหรับค่าจ้าง รวมถึงเงินที่ต้องต้องชำระให้ตามค่าจ้าง หรือที่ผู้ตรวจการให้จ่ายตามกำหนดค่าจ้าง

(o) any claim by a master or member of the crew of a ship for wages (including any sum allotted out of wages or adjudged by a superintendent to be due by way of wages) ;

(p) any claim by a master, shipper, charterer or agent in respect of disbursements made on account of a ship ;

(q) any claim arising out of an act which is or is claimed to be a general average act ;

(r) any claim arising out of bottomry ;

(s) any claim for the forfeiture or condemnation of a ship or of goods which are being or have been carried, or have been attempted to be carried, in a ship, or for the restoration of a ship or any such goods after seizure, or for droits of Admiralty.”

15. สิทธิเรียกร้องใดๆที่เรียกร้องโดยนายเรือ ผู้รับจัดการขนส่ง ผู้เช่าเหมาเรือหรือตัวแทนที่สำรองค่าใช้จ่ายไปแทนเรือ

16. สิทธิเรียกร้องใดๆที่เกิดขึ้นจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

17. สิทธิเรียกร้องใดๆที่เกิดจาก bottomry

18. สิทธิเรียกร้องใดๆในกรณีที่เรือต้องคำพิพากษาให้ถูกยึด หรือสินค้าที่บรรทุกมาบนเรือหรือสินค้าที่พยายามจะขึ้นบนเรือต้องคำพิพากษาให้ถูกยึด ในกรณีที่ต้องทำให้เรือหรือสินค้ากลับคืนสู่สภาพปกติหลังการถูกยึด หรือในกรณีที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายทะเล

เจตนารมณ์ของระบบการดำเนินคดีแบบ action in rem

เหตุผลสำคัญอันเป็นเหตุผลหลักในการนำระบบการดำเนินคดีกับทรัพย์สินโดยตรงมาใช้สามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ประการหลัก²⁶ คือ

เหตุผลประการแรก ระบบการดำเนินคดีในแบบ action in rem นั้น เนื่องจากโจทก์สามารถฟ้องร้องดำเนินคดีกับเรือที่ต้องรับผิดชอบได้โดยลำพัง โดยไม่จำเป็นต้องฟ้องเจ้าของหรือผู้ครอบครองควบคุมเรือให้เข้ามาเป็นจำเลยในคดีเช่นเดียวกับระบบการดำเนินคดีแบบ in personam ดังนั้น เมื่อเรือซึ่งต้องรับผิดชอบเข้ามาในเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวี โจทก์ก็สามารถฟ้องคดี in rem กับเรือนั้นได้ทันทีไม่ว่าเจ้าของเรือจะอยู่ในเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวีหรือไม่ก็ตาม ระบบการดำเนินคดีเช่นนี้ทำให้โจทก์ได้รับความสะดวกในการดำเนินคดีเพื่อบังคับตามสิทธิของตนและได้ผลในทางปฏิบัติมากกว่าการใช้สิทธิต่อบุคคลธรรมดา เช่นหากเป็นการฟ้องคดีต่อบุคคล ศาลจะไม่นิยมนอกราชการเรียกและสั่งหมายให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งที่อยู่นอกเขตอำนาจศาล แต่ในกรณีที่มีการออกหมาย in rem แล้วรอนกว่าทรัพย์สินในคดีหรือเรือที่ก่อให้เกิดสิทธิดังกล่าวหรือเรือลำอื่นที่เจ้าของเรือหรือที่จำเลยมีส่วนได้เสียเข้ามาในเขตอำนาจศาล ก็จะทำให้การส่งหมายเรียกให้แก่เรือ เรือที่ได้รับหมาย in rem ก็จะถูกศาลสั่งกักเรือ และการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีก็จะดำเนินการต่อไปตามที่กฎหมายบัญญัติ²⁷

จึงอาจสรุปได้ว่า คดี in rem นั้น โจทก์สามารถฟ้องคดีต่อศาลและขอให้ศาลออกหมายเรียกจำเลย ซึ่งเรียกว่า หมาย in rem และกักเรือจำเลยไว้โดยผลของหมายนี้ ถ้าหากว่าขณะฟ้องคดีเรือซึ่งเป็นจำเลยในคดียังคงอยู่นอกเขตอำนาจของศาล โจทก์ก็ยังสามารถฟ้องคดีได้ เพียงแต่ยังไม่สามารถส่งหมายให้จำเลยได้เท่านั้น เพราะหมาย in rem ไม่อาจส่งหมายนอกเขตอำนาจศาลที่ออกหมายได้²⁸ ศาลจึงต้องรอให้จำเลยเข้ามาในเขตอำนาจศาลก่อนจึงจะส่งหมายและกักเรือจำเลยไว้ดำเนินกระบวนการพิจารณาต่อไป กล่าวคือ โจทก์สามารถฟ้องเรือเป็นคดีแบบ in rem ได้โดยเรือนั้นไม่จำเป็นต้องอยู่ในเขตอำนาจของศาลในขณะยื่นฟ้อง ทำให้โจทก์ได้รับความสะดวกในการฟ้องคดีและได้ผลในทางปฏิบัติมากกว่า ก่อให้เกิดหลักประกันที่ดีในการฟ้องคดีนั่นเอง

²⁶ ทวีศักดิ์ เอื้ออมรวณิช, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 12.

²⁷ ไมตรี ตันตุฎมานนท์, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 2, น. 33.

²⁸ Ibid.

เหตุผลสำคัญอันเป็นเหตุผลหลักในการใช้ระบบการดำเนินคดีเอาภัยทรัพย์สินโดยตรงอีกประการหนึ่งคือ ระบบการดำเนินคดีเอาภัยทรัพย์สินโดยตรงนี้จะเป็นการขยายเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวี ซึ่งแต่เดิมอังกฤษได้ใช้ระบบการดำเนินคดีนี้เพื่อขยายเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวีอังกฤษออกไปให้สามารถบังคับเอาภัยทรัพย์สินของชาวต่างชาติที่มีโชคนชาติของตนซึ่งเดินทางเข้ามาค้าขายประกอบธุรกิจโดยบังคับเอาภัยทรัพย์สินของเขาเหล่านั้นเป็นหลักและเพื่อให้โจทก์ซึ่งเป็นผู้เสียหายสามารถฟ้องร้องดำเนินคดีต่อศาลอังกฤษได้ กล่าวคือ การดำเนินคดีในรูปแบบของ action in rem นี้การฟ้องร้องดำเนินคดีจะพิจารณาเพียงว่าตัวเรือซึ่งเป็นจำเลยจะต้องอยู่ในเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวีอังกฤษ แม้ว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือจะอยู่นอกเขตอำนาจของศาลก็ตาม และแม้ว่าเรือนั้นจะกลายเป็นทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของซึ่งกรณีเช่นนี้อาจเกิดขึ้นได้ เช่น เกิดจากการบอกกล่าวสละทิ้งของผู้เอาประกันภัย เป็นต้น อันอาจทำให้เรือนั้นกลายเป็นทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของ โจทก์ก็ยังสามารถฟ้องร้องบังคับเอาภัยทรัพย์สินในฐานะที่เป็นจำเลยในคดีและหากในท้ายที่สุดศาลมีคำพิพากษาให้โจทก์ชนะคดีดังกล่าวแล้ว ศาลก็อาจมีคำสั่งให้ขายทอดตลาดเรือนั้นเพื่อนำเงินมาชำระหนี้แก่โจทก์ได้ดังที่ได้กล่าวไปแล้วตอนต้น นอกจากนี้ในกรณีที่บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบตามสิทธิเรียกร้องอยู่นอกเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวี โจทก์ไม่สามารถฟ้องร้องบังคับเอาภัยทรัพย์สินเป็นคดีแบบ in personam ได้ตามกฎหมาย แต่ในคดีแบบ in rem โจทก์อาจฟ้องคดี in rem ต่อศาลเพื่อขอให้ศาลออกหมาย in rem และเมื่อเรือที่ถูกฟ้องเข้ามาในเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวีแล้ว ศาลก็จะดำเนินการส่งหมาย in rem ให้แก่เรือและสั่งให้กักเรือนั้นไว้ ซึ่งหากเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือซึ่งเป็นผู้ถูกกล่าวหาที่จะต้องรับผิดชอบต่อการเรียกร้องตามสิทธิเรียกร้องของโจทก์นั้นสอดเข้ามาในคดีเพื่อปกป้องสิทธิและขอให้ปล่อยเรือดังกล่าว ก็จะทำให้บุคคลซึ่งสอดเข้ามาในคดีดังกล่าวนั้นเข้ามาอยู่ในเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวีด้วยนั่นเอง

อย่างไรก็ตาม ในกรณีข้างต้นหากเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือเข้ามาในคดีซึ่งได้ดำเนินคดีในรูปแบบ action in rem มาแต่เดิมนั้น คดีดังกล่าวก็จะมีลักษณะเป็นการดำเนินคดีสองระบบร่วมกันในคดีเดียว แต่ก็ได้ทำให้การดำเนินคดีแต่เดิมในแบบ action in rem กลายเป็นการดำเนินคดีในแบบ action in personam แต่อย่างใด ซึ่งการดำเนินคดีแบบร่วมในลักษณะนี้เป็นระบบการดำเนินคดีที่บังคับเอาภัยทรัพย์สินเพื่อให้บุคคลที่เกี่ยวข้องเข้ามาเป็นจำเลยในคดี หรือที่เรียกว่า procedural theory ซึ่งเป็นกระบวนการหนึ่งของ action in rem อยู่นั่นเองซึ่งเป็นไปตามเจตนารมณ์ที่ประสงค์จะขยายเขตอำนาจของศาลต่อจำเลยชาวต่างชาติโดยวิธีการบังคับเอาภัยทรัพย์สิน และวิธีการดำเนินคดีเช่นนี้ทำให้ศาลพาณิชย์นาวีสามารถพิพากษาบังคับเอาภัยทรัพย์สินอันเป็นของบุคคลซึ่งเข้ามาในคดีนั้นได้

เปรียบเทียบการดำเนินคดีแบบ In Rem กับ In Personam

การดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแบบ in rem นั้น มีความแตกต่างจากการดำเนินกระบวนการพิจารณาแบบ in personam อยู่อย่างมาก กล่าวคือ กระบวนการดำเนินคดีแบบ in rem โดยสภาพแล้วเป็นคดีระหว่างโจทก์กับทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งก็คือ เรือ โดยไม่มีบุคคลอื่นใดเข้ามาเกี่ยวข้องอีกไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือนั้นหรือไม่ก็ตาม ต่างจากการฟ้องคดีแบบ in personam ที่จำเลยจะต้องเป็นบุคคลซึ่งควรต้องรับผิดชอบสิทธิเรียกร้อง ซึ่งอาจเป็นเจ้าของเรือ ผู้เช่าเหมาเรือ ผู้ครอบครองเรือหรือควบคุมเรือลำนั้นก็ได้

เมื่อโจทก์ฟ้องคดี in rem ต่อศาลแล้ว ศาลก็จะออกหมายซึ่งเรียกว่า หมาย in rem ไม่ว่าเรือที่ถูกฟ้องจะอยู่ในเขตอำนาจกักเรือของศาลในขณะนั้นหรือไม่ แต่เมื่อเรือลำดังกล่าวเข้ามาในเขตอำนาจของศาลแล้ว ศาลก็จะดำเนินการส่งหมาย in rem ให้แก่เรือและกักเรือไว้เป็นจำเลยในคดีต่อไป แต่ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีแบบ in personam นั้น โจทก์จะไม่สามารถฟ้องคดีและขอออกหมายเรียกจำเลยต่อศาลได้หากว่าจำเลยไม่อยู่ในเขตอำนาจของศาลในขณะฟ้องคดี จึงจะเห็นได้ว่า หากเจ้าของเรืออยู่นอกเขตอำนาจศาล การฟ้องคดี in personam ย่อมเป็นไปได้จนกว่าเจ้าของเรือจะเข้ามาในเขตอำนาจ ต่างจากการฟ้องคดีแบบ in rem โดยฟ้องคดีต่อศาลไว้ก่อนและดำเนินการขอออกหมาย in rem แม้เรือจะยังไม่ได้อยู่ในเขตศาลก็จะมีผลเพียงว่ายังไม่สามารถส่งหมายได้ แต่ไม่ได้มีผลให้ศาลไม่รับฟ้องเพราะคดีอยู่นอกเขตอำนาจศาลอย่างเช่นคดีแบบ in personam แต่อย่างใด อีกทั้งเมื่อมีการฟ้องคดี in rem ต่อเรือแล้ว ส่วนมากเจ้าของเรือก็มักจะสอดเข้ามาในคดี เสมือนยอมตนเข้ามาอยู่ในเขตอำนาจของศาลเองอีกด้วย

ในส่วนการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดี in rem ก็จะเป็นการดำเนินกระบวนการเอาากับเรือในฐานะจำเลยแห่งคดี โดยกระบวนการพิจารณาในคดีแบบ in rem นี้จะค่อนข้างเข้มงวดกว่ากระบวนการพิจารณาในคดี in personam และแม้เจ้าของเรือจะมีได้เข้ามาในคดีก็ไม่ถือว่าเป็นการพิจารณาลับหลังจำเลยแต่อย่างใด แต่โดยมากแล้วในกรณีเช่นนี้ ฝ่ายเจ้าของเรือก็มักจะสอดเข้ามาร่วมในคดี in rem เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดกับเรือของตน ซึ่งศาลก็มักจะอนุญาตตามหลักทั่วไปแห่งกฎหมายที่ว่า จำเลยย่อมมีสิทธิในการต่อสู้คดีอย่างเต็มที่และศาลย่อมไม่พิจารณาคดีหากไม่มีตัวจำเลยเข้าสู่คดีด้วย ดังนั้น การที่เจ้าของเรือสอดเข้ามาในคดี แม้จะมีได้สอดเข้ามาเป็นจำเลยในคดี in rem แต่การกระทำดังกล่าวก็เป็นประโยชน์ต่อเรือซึ่งเป็นจำเลยในการสู้คดี เมื่อมีเจ้าของเรือสอดเข้ามาในคดีแล้วกระบวนการพิจารณาในคดีก็จะแยกออกโดยคดีระหว่างโจทก์กับเรือจะดำเนินกระบวนการพิจารณาแบบ in rem และคดีระหว่างโจทก์กับเจ้าของเรือก็จะดำเนินกระบวนการพิจารณาแบบ in personam ไปพร้อมกัน

ในกรณีการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีทั้งแบบ in rem และ in personam ไปพร้อมๆกันนี้มีข้อที่ควรพิจารณาที่สำคัญประการหนึ่งคือ ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้นว่าในคดี in personam ก็อาจมีการกักเรือได้ ดังนั้นมักเกิดกรณีที่มีการกักเรือตามคำสั่งศาลในคดี in personam อันเป็นการยึดหรืออายัดทรัพย์สินของจำเลยไว้ และขณะเดียวกันก็มีการกักเรือลำเดียวกันนั้นไว้ตามหมาย in rem ในฐานะที่เป็นจำเลยในคดี in rem ด้วย ซึ่งกรณีเช่นนี้ตามกฎหมายอังกฤษจะถือว่าการกักยึดเรือในคดี in personam จะไม่เป็นการขัดขวางต่อการกักเรือในคดี in rem แต่อย่างใด²⁹

ในส่วนของคำพิพากษาและการบังคับคดี การดำเนินคดีในระบบ in rem จะสิ้นสุดลงด้วยคำพิพากษา in rem และคำพิพากษา in rem นี้สามารถบังคับคดีได้ทั่วราชอาณาจักร³⁰ คำพิพากษาในคดี in personam จะเป็นคำพิพากษาที่บังคับเอากับบุคคลซึ่งเป็นจำเลย และบังคับได้ทั่วราชอาณาจักรเช่นเดียวกับคำพิพากษา in rem อย่างไรก็ตาม คำพิพากษาในคดี in personam นี้ โจทก์สามารถบังคับคดีตามคำพิพากษาเอากับโจทก์และทรัพย์สินอื่นของ

²⁹ Ibid, p. 32.

³⁰ Ibid.

โจทก์ซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร นอกจากเรือซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายมาชำระหนี้ตามคำพิพากษาของศาลได้ แต่ในการบังคับคดี in rem นั้น โจทก์จะบังคับได้เฉพาะเรือซึ่งเป็นจำเลยเท่านั้นโดยอาจใช้วิธีการขายทอดตลาดหรือวิธีใดตามที่ศาลเห็นสมควร แต่จะไปบังคับเอากับทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ นอกเหนือไปจากเรือซึ่งถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีนั้นไม่ได้ เนื่องจากทรัพย์สินดังกล่าวเป็นของบุคคลผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือซึ่งเป็นบุคคลภายนอกคดี มิใช่ทรัพย์สินของเรือซึ่งเป็นจำเลยในคดีจึงไม่อาจถูกบังคับได้

นอกจากความแตกต่างในกระบวนการพิจารณา คำพิพากษาและการบังคับคดีที่ได้กล่าวมาแล้ว กระบวนการพิจารณาคดีในศาลพาณิชย์นาวีทั้งในคดีแบบ in rem และ in personam ยังมีมาตรการที่สำคัญซึ่งถูกใช้เพื่อคุ้มครองประโยชน์ในระหว่างพิจารณาของโจทก์ ซึ่งเป็นวิธีการที่มีเฉพาะในศาลพาณิชย์นาวี นั่นคือ การกักเรือ เมื่อเรือซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายหรือเรือลำใดลำหนึ่งของจำเลยในคดีแบบ in personam เข้ามาในเขตอำนาจของศาล โจทก์ก็อาจร้องขอให้มีการจับกุมหรือกักเรือนั้นไว้ในเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวีเพื่อดำเนินการฟ้องคดีต่อไปได้ และในท้ายที่สุดเมื่อศาลพาณิชย์นาวีได้มีคำพิพากษาให้โจทก์เป็นฝ่ายชนะคดีและมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนจากจำเลยในคดีดังกล่าว ศาลก็สามารถบังคับชำระหนี้ตามคำพิพากษาเอากับเรือซึ่งเป็นจำเลยในคดีโดยวิธีการขายทอดตลาดตามคำสั่งศาลและนำเงินมาชำระให้แก่โจทก์ได้ในทันที และแม้ว่าศาลจะยังมิได้มีคำพิพากษาหรือคดียังอยู่ในระหว่างพิจารณา ระบบการดำเนินคดีเช่นนี้ทำให้โจทก์มีหลักประกันที่ดีในการบังคับตามคำพิพากษา นอกจากนี้ ในกรณีที่การดำเนินคดียังอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล แน่แน่นอนว่าการที่เรือถูกจับกุมหรือกักเอาไว้ในระหว่างการพิจารณาแม้เป็นระยะเวลาไม่นาน ก็อาจก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมหาศาลในทางเศรษฐกิจและการประกอบกิจการค้าต่อเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือนั้นอยู่ ดังนั้น หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือที่อยู่ภายใต้การกักเรือหรืออาจถูกกักนั้นมีความประสงค์ที่จะได้รับการปล่อยเรือหรือหลีกเลี่ยงมิให้มีการกักเรือดังกล่าวอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตน เพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือนั้นสามารถกลับไปครอบครองและใช้งาน รวมถึงหลีกเลี่ยงป้องกันมิให้เรือนั้นต้องถูกขายทอดตลาดไปตามคำสั่งศาลไม่ว่าจะในระหว่างพิจารณาคดีหรือเมื่อศาลมีคำพิพากษาก็ตาม บุคคลดังกล่าวก็สามารถให้มาตรการในการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องของโจทก์ได้โดยรูปแบบของการวางหลักประกันไว้ต่อศาลแทนเรือที่ถูกกักหรืออาจถูกกักได้ โดยจำนวนหลักประกันที่วางต่อศาลในกรณีที่มิหรืออาจการกักเรือนั้นจะพิจารณากำหนดโดยคำนวณจากมูลค่าความเสียหายที่พิสูจน์ได้ตามสมควรซึ่งรวมดอกเบี้ยถึงวันที่ศาลมีคำพิพากษาและค่าฤชาธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี หรืออาจพิจารณาจากมูลค่าของเรือที่ถูกกักหรืออาจถูกกัก แล้วแต่กรณี

มาตรการในการกักเรือในลักษณะนี้เป็นที่นิยมอย่างมากในคดีพาณิชย์นาวี เพราะไม่ว่าจะเป็นการกักเรือในกระบวนการพิจารณารูปแบบใดก็ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์และหลัก ประกันสิทธิเรียกร้องที่ดีแก่โจทก์ทั้งสิ้น

วิเคราะห์ความเหมาะสมในการนำระบบการดำเนินคดีแบบ in rem มาใช้กับการดำเนินคดีในศาลของประเทศไทย

จากการศึกษาและวิเคราะห์ระบบการดำเนินคดีแบบ in rem ซึ่งใช้ในศาลพาณิชย์นาวี โดยเปรียบเทียบกับระบบการดำเนินคดีซึ่งใช้ในศาลพาณิชย์นาวีอีกระบบหนึ่ง คือ การดำเนินคดีแบบ in personam พบว่าระบบการดำเนินคดีทั้งสองระบบนี้มีข้อดีและข้อด้อยแตกต่างกัน ดังนี้

ระบบการดำเนินคดีแบบ in rem เป็นระบบการดำเนินคดีที่ทำให้โจทก์ได้รับความสะดวกในการฟ้องคดีและเป็นการขยายเขตอำนาจของศาลในการดำเนินคดีต่อเรือในฐานะเป็นจำเลยเมื่อเรือถูกกักไว้โจทก์ก็เสมือนได้หลักประกันเป็นการคุ้มครองชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากระบบการดำเนินคดีนี้เป็นการฟ้องบังคับต่อเรือโดยตรง โจทก์ก็จะบังคับคดีตามคำพิพากษาได้แต่เฉพาะเรือซึ่งเป็นจำเลยในคดีเท่านั้น ไม่สามารถบังคับทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือได้เพราะไม่ใช่ทรัพย์สินของลูกหนี้ตามคำพิพากษา โจทก์ในคดี in rem จึงอาจมีความเสี่ยงในการได้รับชำระหนี้ไม่ครบตามคำพิพากษาหากมูลหนี้มีจำนวนมาก หรือเรือซึ่งเป็นจำเลยมีเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลอื่นที่สามารถเข้าเฉลี่ยทรัพย์สินเพื่อชำระหนี้แก่เจ้าหนี้ตามสัดส่วน

ในส่วนระบบการดำเนินคดีแบบ in personam ซึ่งเป็นระบบการดำเนินคดีต่อบุคคล การบังคับคดีจะบังคับเอากับบุคคลซึ่งรวมถึงทรัพย์สินของบุคคลซึ่งเป็นจำเลยในคดีตามคำพิพากษาของศาล โจทก์ในคดี in personam จึงสามารถบังคับชำระหนี้เอากับทรัพย์สินอื่นของจำเลย เช่น หากเรือที่โจทก์ร้องขอให้กักเรือไว้มีมูลค่าน้อยกว่าหนี้ตามคำพิพากษา โจทก์ก็อาจร้องขอต่อศาลให้ขายทอดตลาดเรือลำอื่นซึ่งเป็นของจำเลยในคดีเพื่อนำเงินมาชำระหนี้ตามคำพิพากษาให้แก่โจทก์อีกด้วยก็ได้ การบังคับคดีต่อทรัพย์สินทั้งปวงของจำเลยได้จะทำให้โจทก์ลดความเสี่ยงในการไม่ได้รับชำระหนี้ หรือได้รับชำระหนี้ไม่ครบตามคำพิพากษา แต่ระบบการดำเนินคดีแบบ in personam นี้ อาจทำให้โจทก์ไม่ได้รับความสะดวกในการฟ้องคดีเท่ากับการฟ้องคดีแบบ in rem หากจำเลยเป็นบุคคลซึ่งอยู่นอกเขตอำนาจของศาลพาณิชย์นาวี และอาจทำให้โจทก์ไม่สามารถฟ้องคดีเพื่อบังคับจำเลยได้ แม้จะมีการขอให้กักเรือไว้ศาลก็อาจมีคำสั่งให้ปล่อยเรือดังกล่าวและให้โจทก์ชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการกักเรือนั้น เนื่องจากไม่สามารถฟ้องร้องดำเนินคดีต่อจำเลยได้นั่นเอง

สำหรับประเทศไทย เนื่องจากยังไม่มีศาลพาณิชย์นาวีขึ้นเพื่อพิจารณาคดีอันเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะ คดีที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีทั้งปวงจึงอยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางซึ่งมีเขตอำนาจครอบคลุมทั่วราชอาณาจักร เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีการจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศในท้องที่ภูมิภาค ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนี้จัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 เปิดทำการเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2540 โดยมีวัตถุประสงค์ให้เป็นศาลชำนาญพิเศษพิจารณาพิพากษาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและ คดีการค้าระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากคดีประเภทดังกล่าวมีความยุ่งยากซับซ้อนและมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากคดีอาญาและ คดีแพ่งโดยทั่วไป

และเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการเจรจาการค้ารอบอุรุกวัย³¹ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนี้มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งและคดีอาญาเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญา ข้อพิพาทในการออกแบบผังวงจรรวม และคดีแพ่งเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้าหรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ การให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิต ทรัสต์รีซีพ รวมถึงการประกันภัยเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว คดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ การทุบตลาด และการอุดหนุนสินค้าหรือการให้บริการจากต่างประเทศ คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ คดีแพ่งเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาทข้างต้น³² คดีเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีจึงเป็นคดีที่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ แต่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนี้ไม่ใช่ศาลพาณิชย์นาวี เป็นเพียงศาลชั้นอุทธรณ์พิเศษศาลหนึ่งที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายเพื่อพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ อันเป็นคดีที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจในปัจจุบันนี้เท่านั้น

ระบบการดำเนินคดีที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศใช้ในการดำเนินคดีอันเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีนั้นมีเพียงระบบการดำเนินคดีต่อบุคคล หรือ action in personam เท่านั้น เช่นเดียวกับประเทศอื่นๆทั่วโลกที่ใช้ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร

จากสภาพการณ์การดำเนินคดีพาณิชย์นาวีและระบบการดำเนินคดีในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศของไทย ผู้เขียนมีความเห็นว่าระบบการดำเนินคดีแบบ in rem ยังไม่เหมาะสมในการนำมาใช้ดำเนินคดีพาณิชย์นาวีในศาลไทย โดยมีเหตุผลดังนี้

1. การดำเนินคดีต่อทรัพย์สินขัดต่อหลักกฎหมายในเรื่อง สภาพบุคคล ซึ่งมีหลักว่า เฉพาะแต่สิ่งที่มีสภาพบุคคลเท่านั้น (Legal Personality) จึงจะสามารถมีสิทธิและหน้าที่ได้ สิ่งที่ไม่ใช่สภาพบุคคล เช่น ทรัพย์สิน สิ่งของทั้งหลายนั้นโดยทั่วไปไม่อาจมีสิทธิหน้าที่ได้ และปกติย่อมตกเป็นวัตถุแห่งสิทธิหรืออยู่ใต้บังคับแห่งสิทธิของบุคคล³³

2. การดำเนินคดีต่อทรัพย์สินขัดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมายหลายฉบับและหากนำมาใช้จะต้องมีการแก้ไขบรรดากฎหมายมากมายเพื่อเพิ่มเติม เปลี่ยนแปลง และแก้ไขให้สอดคล้องกับระบบใหม่นี้ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องบุคคล ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง และอาจมีผลไปถึงประมวลกฎหมายล้มละลาย ในกรณีคดีที่มีการฟ้องทรัพย์สินเป็นจำเลยแบบ in rem อยู่แล้วเจ้าของเรือถูกคำสั่งศาลให้พิทักษ์ทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งการแก้ไขบทบัญญัติเหล่านี้ให้สอดคล้องเป็นระบบอาจก่อให้เกิดความยุ่งยากซับซ้อนมากพอสมควร

³¹ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, ประวัติศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ.

<<http://www.ipitc.coj.go.th/info.php?info=about>>

³² พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539, มาตรา 7.

³³ กิตติศักดิ์ ปกติ, หลักกฎหมายบุคคล (พิมพ์ครั้งที่ 4), กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553, น. 13.

3. คดีพาณิชย์ของประเทศไทยยังมีไม่มาก โดยตั้งแต่ปีพ.ศ. 2550 – 2555 ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีคดีเกี่ยวกับการพาณิชย์ ได้แก่ การขนส่งทางทะเล การขอกักเรือ และคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับการคดีขอกักเรือ ขึ้นสู่ศาลรวมกันโดยเฉลี่ยประมาณ 144 คดีต่อปี อีกทั้งแนวโน้มของจำนวนคดีก็ไม่ได้มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสม่ำเสมอแต่มีลักษณะเพิ่มบางปีและลดลงบางปีไม่แน่นอน³⁴ และก็ไม่มีสิ่งใดเป็นหลักประกันได้ว่าหากมีการนำระบบการดำเนินคดีแบบ in rem มาใช้จะทำให้คดีพาณิชย์ในศาลทรัพย์สินทางปัญญาเพิ่มขึ้นจากการขยายเขตอำนาจหรือความสะดวกในการฟ้องคดี

4. นักกฎหมายของไทยไม่คุ้นเคยกับระบบการดำเนินคดีต่อทรัพย์สินและส่วนใหญ่อาจไม่รู้จักและไม่มีความรู้เกี่ยวกับระบบการดำเนินคดีเช่นนี้มาก่อน อีกทั้งศาลไทยก็ไม่เคยใช้ระบบการดำเนินคดีนี้มานานแต่มีการจัดตั้งศาลจึงอาจก่อให้เกิดปัญหาในการนำมาใช้ในทางปฏิบัติ

³⁴ ข้อมูลจากรายงานสรุปสถิติคดีที่เข้าสู่ศาล (ความแพ่ง) ของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ประจำปี พ.ศ. 2550 - 2555