

ส่วนที่ 4

ปัญหาเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย

ในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่ประสบความสำเร็จในการพัฒนากิจการการขนส่งทางทะเล ทั้ง ๆ ที่ได้มีความพยายามส่งเสริมกิจการด้านนี้มาตั้งแต่โบราณกาล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นับตั้งแต่เปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราช มาเป็นการปกครองในระบอบประชาธิปไตยโดยมีพระมหากษัตริย์เป็นองค์พระประมุข ได้มีการจัดตั้งบริษัทเดินเรือของรัฐขึ้น 2 บริษัท คือ บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด และ บริษัทเดินเรือไทย จำกัด ทำการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศเพื่อเป็นแรงจูงใจให้เอกชนสนใจกิจการด้านนี้แต่ก็ประสบความล้มเหลว กิจการการขนส่งทางทะเล ยังเป็นเรื่องที่ประเทศไทยต้องซื้อบริการจากต่างประเทศในราคาที่ไม่เหมาะสม เป็นการสูญเสียเงินอย่างน่าเสียดายและยังก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ อีกมากมาย จึงทำให้การค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยไม่เจริญรุดหน้าเท่าที่ควร ในที่นี้จะหยิบยกปัญหาสำคัญบางประการที่ควรได้รับการพิจารณาเป็นเบื้องต้นเพื่อชี้ให้เห็นความยุ่งยากที่มีอยู่ในปัจจุบันอันจะเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงต่อไปในอนาคต

เนื่องจากกิจการการขนส่งทางทะเล เป็นกิจการระหว่างประเทศซึ่งต้องพัวพันกับอำนาจอธิปไตยของรัฐบาลหลายรัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนั้นจะคำนึงถึงแต่เพียงอธิปไตยของประเทศไทยเท่านั้นมิได้ เมื่อใดมีความสัมพันธ์กระทบไปถึงเรือต่างประเทศ ผู้ซื้อหรือผู้ขายมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ บริษัทประกันภัย บริษัทรับขน ธนาคารมีถิ่นสำนักงานอยู่ต่างประเทศ ฯลฯ ย่อมเกิดปัญหาความยุ่งยากขึ้นมาได้ ยกตัวอย่างเช่น ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ โดยผู้ซื้อเป็นคนไทย ผู้ขายเป็นคนต่างด้าว ซึ่งมีภูมิลำเนาหรือเป็นนิติบุคคลอยู่ต่างประเทศ มักทำสัญญาซื้อขายสินค้าในแบบ C.I.F. หรือ C and F ภาระในการจัดหาเรือเพื่อขนส่งสินค้าตกอยู่กับผู้ขาย ผู้ขายในต่างประเทศนั้นก็ย่อมเลือกใช้เรือที่ให้บริการขนส่งสินค้ามายังประเทศไทยได้โดยเสรี และมักจะใช้เรือของบริษัทต่างประเทศ ซึ่งมีอำนาจแข่งขันในการให้บริการที่สูงกว่าเรือไทย จึงทำให้เรือไทยไม่ได้รับการเหลียวแลและโดยปกติ การส่งสินค้าเข้าประเทศส่วนใหญ่มักจะกระทำกันในแบบ C.I.F. หรือ C and F จึงยากที่จะหางานให้แก่เรือไทย กิจการการขนส่งทางทะเลของบริษัทซึ่งถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทยจึงไม่เจริญเท่าที่ควร ครั้นจะออกกฎหมายบังคับให้การส่งสินค้าเข้าประเทศต้องทำการซื้อขายกันในแบบ F.O.B. ซึ่งผู้ซื้อเป็นคนไทยจะได้มีอำนาจในการเลือกใช้เรือขนส่งสินค้าซึ่งเป็นเรือไทยกฎหมายไทยที่ออกเช่นนี้ ก็คงบังคับผู้ขายต่างประเทศโดยตรงมิได้ เพราะมิใช่บุคคลที่ตกอยู่ภายใต้

บังคับแห่งกฎหมายไทยทั้งจะเป็นการล่วงเกินสิทธิเสรีภาพ และสร้างควมลำบาก ลดอำนาจการ
ต่อรองในการส่งสินค้าของผู้ซื้อประกอบกับความไม่พร้อมของกองเรือไทย ย่อมเป็นอุปสรรคสำคัญ
ในการกำหนดมาตรการเช่นนี้ขึ้น

ในด้านการส่งสินค้าออกกลับตรงกันข้าม เรามักใช้สัญญาซื้อขายแบบ F.O.B. ซึ่งผู้ซื้อ
ชาวต่างประเทศเป็นผู้จัดหาเรือเอง และก็มักไม่ใช้เรือไทยอีก เนื่องจากความไม่พร้อมไม่ทันสมัย
ไม่ตรงกับความต้องการ ฯลฯ จึงมีผู้เห็นว่าน่าจะบังคับให้การขายสินค้าส่งออกต้องกระทำแบบ
C.I.F. หรือ C and F และย้งบังคับให้ผู้ขายคนไทยต้องใช้เรือไทยก่อน ถ้าไม่มีจึงใช้เรืออื่นได้ หรือการ
ซื้อสินค้าเข้าต้องกระทำแบบ F.O.B. โดยให้ผู้ซื้อคนไทยใช้เรือไทยก่อนดังกล่าวข้างต้น จะเป็นการ
ส่งเสริมการขนส่งทางทะเลเพื่อให้ประเทศไทยมีกองเรือของตนเองที่เข้มแข็งขึ้นมาได้โดยง่าย
แต่ในทางปฏิบัติการบังคับให้ใช้เรือไทยไม่ว่าโดยทางอ้อมหรือโดยตรง เช่น ในกฎกระทรวงฉบับ
ที่ 2 (พ.ศ.2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. 2521 ⁽¹⁾ ซึ่งบังคับ
ให้ของที่ทางราชการองค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ ส่งหรือนำเข้ามาจากต่าง
ประเทศโดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ต้องบรรทุกโดยเรือไทย
เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ หรือเป็นของที่
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศยกเว้นให้บรรทุกโดยเรืออื่นได้นั้น มาตรการนี้ย้ง
ไม่ประสบความสำเร็จมากนัก แม้ว่าจะเป็น การบังคับกับหน่วยงานของรัฐเองก็ตาม และถ้าบังคับถึง
เอกชนยิ่งยากที่จะสำเร็จได้ เนื่องจากเป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับต่างประเทศ การกำหนดอย่างใดฝ่าย
เดียวย่อมไม่อาจบรรลุเป้าหมายได้และยังอาจก่อให้เกิดแรงต่อต้านเพิ่มมากขึ้นด้วย

อนึ่ง ไม่ว่าจะเป็สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศในแบบ F.O.B. C.I.F. C
and F หรือแบบอื่น เนื่องจากมีความพัวพันกับต่างประเทศจึงเกิดปัญหาสำคัญอีกอันหนึ่งขึ้นเสมอ
เมื่อเกิดมีข้อพิพาทกันขึ้นมา นั้น คือ **ปัญหาเรื่องการฟ้องร้องบังคับคดี** ซึ่งทั้งทนายและศาลต่าง
ต้องยุ่งยากลำบากในการแก้ไขปัญหานี้อยู่ตลอดเวลา เช่น ผู้ซื้อคนไทยส่งสินค้าไปยังบริษัทในต่าง
ประเทศโดยทำสัญญาซื้อขายแบบ C and F หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้น อาทิ สินค้าบุบสลายได้รับความ
เสียหาย ผู้ซื้อซึ่งได้ชำระค่าสินค้าผ่านธนาคารไปแล้ว จะฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเอาจากผู้ขาย
ก็ไม่อาจกระทำได้ เพราะผู้ขายไม่มีสำนักงานสาขาอยู่ในประเทศไทย ไม่ถือว่าผู้ขายมี
ภูมิลำเนาในประเทศไทย ศาลไทยก็ไม่มีอำนาจที่จะตัดสินคดี หากผู้ซื้อประสงค์จะฟ้องร้องผู้ขายก็ต้องไป
ฟ้องยังศาลของต่างประเทศที่ผู้ขายมีภูมิลำเนา ซึ่งสิ้นเปลืองเสียเวลาไม่คุ้มกับที่จะกระทำลง

(1) โปรดดูรายละเอียดในกฎกระทรวงที่ปรากฏในภาคผนวกประกอบด้วย

และแม้จะเสี่ยงไปฟ้องศาลต่างประเทศผู้ขายก็อาจหลุดพ้นจากความรับผิดได้โดยง่าย เนื่องจากความรับผิดของผู้ขายนั้นมีเฉพาะกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความบกพร่องของตัวสินค้านั้นเอง เช่น เนื่องมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดี ฯลฯ หากความเสียหายเกิดจากเหตุอื่น เช่น สินค้าเปียกน้ำทะเล ผู้ขายก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เพราะในกรณีการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ เช่นนี้ถือว่าความเสี่ยงภัยในความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดแก่สินค้าไม่ว่าในสัญญา F.O.B., C and F หรือ C.I.F. นั้นตกอยู่กับผู้ซื้อตั้งแต่สินค้าผ่านพ้นกราบเรือแล้ว จึงเป็นอันว่าผู้ขายหลุดพ้นจากความรับผิดไป

เมื่อผู้ซื้อซึ่งได้รับสินค้ามาแต่สินค้านั้นบุบสลายเสียหายฟ้องผู้ขายไม่ค่อยได้ดังกล่าว จึงต้องหันมาเรียกค่าเสียหายเอาที่บริษัทเดินเรือซึ่งเป็นผู้รับขนก็เกิดปัญหาเช่นเดียวกันคือ ผู้ซื้อจะฟ้องบริษัทเดินเรือได้ไหม เพราะในสัญญา C.I.F. หรือ C and F นั้น ผู้ขายต่างหากที่เป็นคู่สัญญากับบริษัทเดินเรือ ผู้ซื้อเป็นบุคคลภายนอก ไม่มีนิติสัมพันธ์อะไร กับบริษัทเดินเรือผู้รับขนจึงไม่น่าที่ผู้ซื้อจะมาฟ้องผู้รับขนได้ อย่างไรก็ตามโดยหลักกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 374 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกอบกับมาตรา 463 และมาตรา 627 ทำให้ผู้ซื้อสามารถฟ้องผู้รับขนได้โดยถือว่าผู้ซื้อเป็นบุคคลภายนอกซึ่งเข้าถึงเอาประโยชน์แห่งสัญญาที่ผู้ขายทำไว้กับบริษัทเดินเรือผู้รับขน⁽²⁾

แม้ผู้ซื้อจะมีอำนาจฟ้องผู้รับขนได้ดังกล่าวก็ตาม หากผู้รับขนสินค้าซึ่งผู้ขายเลือกเป็นคู่สัญญานั้นเกิดไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย ผู้ซื้อสินค้าก็ไม่อาจฟ้องร้องผู้รับขนสินค้านั้นต่อศาลไทยได้ ตามหลักกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มาตรา 4(2) หรือแม้จะมีภูมิลำเนาในประเทศไทยโดยถือเอาตามสำนักงานสาขาในประเทศไทย ซึ่งทำให้สามารถฟ้องร้องบริษัทเดินเรือต่างประเทศผู้รับขนต่อศาลไทยได้โดยอาศัยมาตรา 4(2) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งประกอบกับมาตรา 71 ประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ก็ตามผู้รับขนซึ่งถูกฟ้องนั้นก็อาจอ้างหลุดพ้นจากความรับผิดได้ ซึ่งทำให้ผู้ซื้อคนไทยไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหาย นอกจากนี้ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการอ้างให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบของผู้รับขนนี้อีกด้วยว่า จะสามารถอ้างให้หลุดพ้นจากความรับผิดได้ในกรณีใดบ้าง จะยึดถือตามหลักในกฎหมายไทยเท่านั้น หรือจะยึดประเพณีปฏิบัติในทางการค้าระหว่างประเทศด้วย ถ้าหากยึดถือตามกฎหมายไทยเท่านั้นก็เป็นไปตามมาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งผู้รับขนอ้างหลุดพ้นจากความรับผิดหากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย หรือบุบสลายหรือชกช้ำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแก่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แต่ถ้ายึดถือตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ

(2) โปรดดู จรินทร์ เนียรประดิษฐ์กุล "ปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ.2530 หน้า 32-61.

ที่ใช้กันอยู่ทั่วไป ก็อาจอ้างให้หลุดพ้นในกรณีอื่น ๆ ได้อีก เช่น สินค้าถูกไฟไหม้ บรรจุหีบห่อไม่ดี ฯลฯ ปัญหาในเรื่องการหลุดพ้นจากความรับผิดชอบของผู้รับขนี้กฎหมายไทยยังมีได้บัญญัติให้เป็นไปดังกฎหมายที่ประเทศทั้งหลายยอมรับกัน จึงทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและเป็นช่องโอกาสให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องฟ้องร้องเอาประโยชน์แก่ตนให้มากที่สุดได้ เช่น ผู้รับประกันภัยซึ่งได้ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ซื้อแล้ว แทนที่จะฟ้องร้องผู้รับขในต่างประเทศก็พยายามฟ้องร้องตัวแทนผู้รับขซึ่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในประเทศให้ต้องรับผิดชอบได้ทั้ง ๆ ที่ถ้าฟ้องตัวผู้รับขโดยตรงในต่างประเทศแล้ว ผู้รับขสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ เป็นต้น

จากตัวอย่างปัญหาที่ชี้ให้เห็นว่า ผู้ซื้อคนไทยเมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นจะประสบความยุ่งยากในการฟ้องร้องบังคับคดี คือฟ้องผู้ขายก็ไม่ได้ ฟ้องผู้รับขก็ไม่ได้ หรือแม้จะฟ้องผู้รับขได้ ผู้รับขก็อ้างหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ และเกณฑ์เรื่องการอ้างหลุดพ้นจากความรับผิดชอบของผู้รับขก็ยังไม่สากลเป็นทางเอารัดเอาเปรียบกันได้ ดังเช่นในปัจจุบัน ย่อมชี้ให้เห็นชัดว่าต้องมีการปรับปรุงแก้ไขอย่างรีบด่วน เพื่อจัดปัญหาความยุ่งยากดังที่ยกตัวอย่างให้เห็นบางประการรวมทั้งปัญหาความยุ่งยากอื่น ๆ ให้ทุเลาลงไปให้ได้

ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการฟ้องร้องบังคับคดี หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบและการหลุดพ้นจากความรับผิดชอบของผู้รับข ฯลฯ ดังกล่าวข้างต้นได้มีการพยายามแก้ไข โดยจัดทำเป็นร่างพระราชบัญญัติการรับขของทางทะเล พ.ศ.....ซึ่งได้นำมาพิมพ์ไว้ในภาคผนวกเพื่อประโยชน์ในการศึกษาให้ด้วยแล้ว

ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้นำหลักเกณฑ์ที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลมารวมบัญญัติไว้อย่างครบถ้วน โดยยึดถือตามเกณฑ์สากลที่ได้กล่าวถึงไว้แล้วในบทต่าง ๆ ข้างต้น เพียงแต่มีรายละเอียดบางประการที่แตกต่างไปเท่านั้น เช่น หลักการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขที่กล่าวไว้ในส่วนที่ 2 บทที่ 2 ในร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าวถึงเอาไว้ในมาตรา 58 โดยระบุให้ “ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดชอบของตนไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาท ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า” หรือในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในร่างพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติไว้ในหมวด 5 ตั้งแต่มาตรา 51 — มาตรา 57 ซึ่งเพิ่มเติมให้ผู้ขนส่งสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ในกรณีต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม ตามหลักสากลที่นานาชาติยอมรับ อาทิ ความผิดพลาดในการเดินเรือ การช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล อุบัติเหตุแห่งท้องทะเล อัคคีภัย การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ ฯลฯ

นอกจากนี้ยังได้แก้ปัญหากับเรื่องใบตราส่ง สิทธิของผู้รับตราส่ง เอาไว้โดยละเอียด ในหมวด 2 มาตรา 18 — มาตรา 30 รวมทั้งเรื่องเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ของผู้ขนส่งและผู้ส่งของด้วย หากร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ผ่านออกมาเป็นกฎหมายเมื่อไร ก็จะทำให้มีกฎหมายที่

แน่นอนใช้บังคับในการขนส่งของทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่เนื่องจากขณะนี้ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวยังมีได้เป็นกฎหมายและเนื่องจากได้อธิบายถึงหลักการต่าง ๆ ไว้ในบทต้น ๆ แล้ว จึงยังมีได้เขียนอธิบายแต่ละเรื่องให้ละเอียด ขอให้เพียงอ่านประกอบกับคำอธิบายที่ปรากฏในหนังสือนี้ ในหัวข้อต่าง ๆ ที่ตรงกับเรื่องที่มีปรากฏในร่างพระราชบัญญัตินี้ เพื่อความเข้าใจเพิ่มเติมให้เห็นเป็นรูปร่างเด่นชัดยิ่งขึ้น

สำหรับ ในกรณีที่ผู้ทำการขนส่งทางทะเลก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใดในประเทศโดยไม่มีนิติสัมพันธ์ในลักษณะสัญญาต่อกัน เช่น เรือแล่นมาชนท่าเรือของบริษัทหนึ่งในประเทศไทย โดยปกติหากเป็นเรือไทยเจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของท่าเรือในอันที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในลักษณะละเมิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดแก่ท่าเรือนั้น แต่ถ้าเรือที่ก่อความเสียหายนั้นเป็นเรือของบริษัทต่างประเทศ ซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย เมื่อชนท่าเรือในประเทศไทยเสียหาย คนไทยผู้เสียหายจะประสบปัญหาในการฟ้องร้องเรือต่างประเทศนั้นให้ต้องรับผิดชอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการยึดเรือนั้นเอาไว้ไม่ยอมให้ออกจากท่าไป หรือในเรื่องการฟ้องคดีละเมิดนั้น ต่อศาลไทย เพื่อเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากบริษัทเจ้าของเรือ อันเนื่องมาจากการที่คู่ความอีกฝ่ายหนึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ ซึ่งยอมสามารถอ้างหลุดพ้นจากอำนาจของศาลไทยได้ และเนื่องจากในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายใดให้อำนาจฟ้องร้องเอาจากตัวทรัพย์สินโดยตรง (IN REM) แต่ต้องฟ้องเอาที่บุคคล ซึ่งเป็นคู่กรณี (IN PERSONAM) จึงทำให้คนไทยผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ความเสียหายซึ่งเกิดจากการกระทำของเรือต่างประเทศ ซึ่งนับเป็นเรื่องที่ไม่น่าจะยอมให้เป็นเช่นนี้ต่อไปได้

เพื่อแก้ไขปัญหาค่าเสียหายฟ้องร้องเรือต่างประเทศให้ต้องรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดที่กระทำในประเทศไทย รวมทั้งการไม่สามารถบังคับคดีเพราะขัดข้องในเรื่องเขตอำนาจศาล (Jurisdiction) ภายใต้กฎหมายวิธีพิจารณาความในปัจจุบัน จึงได้มีความพยายามที่จะบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือขึ้น โดยมุ่งประสงค์จะดำเนินการกับเรือซึ่งเป็นทรัพย์สินที่เข้ามาอยู่ในอาณาเขตอธิปไตยของประเทศไทย เพื่อเป็นการบีบบังคับให้เจ้าของเรือต้องเข้าสู่คดี รับผิดชอบในผลแห่งการกระทำของตนในประเทศไทยในที่สุดให้จงได้⁽³⁾ ขณะนี้ได้มีการทำเป็นร่างพระราชบัญญัติการ

(3) ดังเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ..... ซึ่งระบุว่า "เนื่องจากเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณกว่าร้อยละ 90 เป็นเรือต่างชาติ ซึ่งเจ้าของเรือและผู้ดำเนินงานของเรือเหล่านี้ส่วนมากไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดชอบตามสัญญา ความรับผิดชอบเพื่อละเมิด หรือความรับผิดโดยผลแห่งกฎหมาย บุคคลดังกล่าวก็ไม่สามารถดำเนินการให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานชำระหนี้หรือชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนได้ เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักร ซึ่งหากนำคดีขึ้นสู่ศาลก็ไม่เกิดประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ประกอบกับพฤติการณ์ทำนองเดียวกันนี้เจ้าหน้าที่ในต่างประเทศสามารถฟ้องร้องเจ้าของเรือไทยหรือผู้ดำเนินงานต่อศาลในประเทศของตนได้ สมควรมีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ ให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นบุตรครอบครอง เพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองเจ้าหน้าที่ในราชอาณาจักรไม่ให้เสียเปรียบเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต่างชาติโดยไม่เป็นธรรม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้"

กักเรือ พ.ศ..... ขึ้นดังกี่ได้นำมาพิมพ์ลงไว้ในภาคผนวกด้วยแล้ว

ร่างพระราชบัญญัติกักเรือดังกล่าว ได้ร่างขึ้นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย เอกภาพแห่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือเดินทะเล (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Arrest of Sea-going Ships) 10 พฤษภาคม ค.ศ.1952 ซึ่งเรียกย่อว่า อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ.1952

สาระสำคัญบางประการเกี่ยวกับการกักเรือตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว มีดังนี้

1. เหตุที่เจ้าหน้าที่จะยกขึ้นอ้างเพื่อขอให้ศาลสั่งกักเรือของลูกหนี้ ได้นั้น จะต้องปรากฏว่ามูลหนี้เป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ คือ มีหนี้ที่เกี่ยวข้องกับเรือหรือการดำเนินงานของเรือเกิดขึ้น ซึ่งตามร่างพระราชบัญญัติการกักเรือมาตรา 3 นั้น ได้ร่างตามอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ.1952 โดยได้เพิ่มเติมสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือขึ้นบางประการให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นดังนี้—

“สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ก) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ

(ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(ค) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ เช่า เช่าซื้อ หรือยืมเรือ การให้บริการบรรทุกหรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนทางทะเลที่มีการออกไปตราส่ง

(จ) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ในการที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่งและเจ้าของของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนา ด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น หรือต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายหรือเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น ทั้งนี้ เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญาระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องนี้ไว้

(ฉ) การสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่บรรทุกมาในเรือ

(ช) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด

(ซ) การให้บริการนำร่อง

(ฅ) การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือหรือการซ่อมบำรุงเรือ

(ฉ) การต่อ ซ่อม หรือจัดเครื่องบริภัณฑ์ให้แก่เรือ หรือค่าธรรมเนียมการใช้อู่เรือ

(ง) การให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ

(จ) ค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ

(ฐ) ค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือ

(ฑ) ค่าใช้จ่ายของเรือที่นายเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทน หรือผู้ส่งของได้ตรองจ่ายไปแทนเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ

(ฒ) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ

(ณ) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้เรือหรือรายได้จากเรือ

(ด) การจำนองเรือ

เมื่อมีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือดังกล่าว เจ้าหนี้จึงจะขอให้กักเรือได้ ดังนั้น ถ้าเป็นสิทธิเรียกร้องอย่างอื่นที่ไม่เกี่ยวกับเรือ เช่น เจ้าหนี้ที่ให้เจ้าของเรือกู้ยืมเงินไปสร้างบ้านพักอาศัยหนี้กู้ยืมดังกล่าวไม่เกี่ยวอะไรกับเรือ จึงจะขอ กักเรือเพื่อบังคับให้เจ้าของเรือต้องชำระหนี้โดยอาศัยร่างพระราชบัญญัติการกักเรือนี้ไม่ได้ อนึ่ง เจ้าหนี้ที่จะขอให้กักเรือได้ต้องมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรด้วย

2. ศาลที่มีอำนาจสั่งกักเรือ คือ

2.1 ศาลที่เจ้าหนี้มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือ

2.2 ศาลที่เรือที่เจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล

3. เรือที่เจ้าหนี้อาจขอให้กักได้นั้นต้องเป็นเรือดังต่อไปนี้

3.1 เรือลำใดลำหนึ่งของลูกหนี้ก็ได้ ไม่จำเป็นต้องเป็นเรือลำที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทโดยตรง แต่มีข้อยกเว้นว่า ถ้าเป็นข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองหรือการใช้เรือหรือรายได้จากเรือ หรือข้อพิพาทเกี่ยวกับการจำนองเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับเรือลำใดโดยเฉพาะ เจ้าหนี้จะขอให้กักเรือลำอื่นนอกจากลำที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทโดยตรงนั้นไม่ได้

3.2 เรือลำใดลำหนึ่งที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง แม้จะมีได้เป็นเรือของลูกหนี้ก็ได้ ถ้าเหตุแห่งสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเกิดจากเรือหรือธุรกิจของเรือ นั้น และลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง เรือนั้นอยู่ทั้งในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือและในเวลาที่จะขอให้ศาลสั่งกักเรือ

4. การขอให้กักเรือนี้จะตกลงกันเป็นคำร้อง โดยเป็นคำร้องฝ่ายเดียวแสดงโดยแจ้งชัดซึ่งสภาพแห่งสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือและรายละเอียดอื่นตามที่กำหนดในมาตรา 7 ยื่นต่อศาล เพื่อดำเนินการไต่สวนฝ่ายเดียวเป็นการด่วน เมื่อศาลฟังได้ความว่าคำร้องดังกล่าวมีมูล ศาลก็จะมีคำสั่งกักเรือให้ตามเงื่อนไขที่กฎหมายระบุไว้

5. การให้เจ้าหนี้วางหลักประกัน เพื่อกันการเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่ให้ได้รับความเสียหายจากการขอ กักเรือโดยไม่เป็นธรรม ศาลก็อาจสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันมาวางต่อศาล เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับความเสียหายที่เจ้าหนี้จะต้องรับผิดชอบต่อลูกหนี้ก็ได้

6. ผลของคำสั่งกักเรือ เมื่อศาลมีคำสั่งกักเรือแล้ว เรือที่ถูกกักตามคำสั่งศาลให้ถือว่าเป็นทรัพย์สินอันเจ้าพนักงานได้ยึดไว้ตามประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งหากมีการนำเรือหนีไปก็จะมีผลตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 142 ได้ นอกจากนั้นยังทำให้การเปลี่ยนแปลงใดๆ เกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือหรือสิทธิครอบครองระหว่างที่การกักเรือมีผลใช้บังคับอยู่นั้น จะนำมาใช้ยื่นต่อเจ้าหนี้หรือเจ้าพนักงานบังคับคดีหาได้ไม่

7. การดำเนินการกักเรือ เมื่อศาลมีคำสั่งกักเรือและออกหมายกักเรือให้เจ้าพนักงานบังคับคดีไปดำเนินการกักเรือแล้ว เจ้าพนักงานบังคับคดีก็จะแจ้งแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่าโดยพลัน เพื่อให้ระงับการปล่อยเรื่อนั้นออกจากท่าแล้วทำการปิดหมายกักเรือตามวิธีการที่กฎหมายกำหนดต่อไป

8. การปล่อยเรือ ศาลอาจพิจารณาสั่งปล่อยเรือที่กักไว้ได้ในกรณีต่อไปนี้

8.1 ลูกหนี้หรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกักไว้ทำคำร้องยื่นต่อศาลขอให้ปล่อยเรือที่กักไว้ โดยนำหลักประกันมาวางต่อศาลตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ

8.2 เจ้าหนี้นั้นคำร้องต่อศาลขอให้ปล่อยเรือ

8.3 เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือ

8.4 เจ้าหนี้ไม่ให้ความช่วยเหลือหรือไม่ยอมตรองค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี

เมื่อศาลมีคำสั่งปล่อยเรือ ศาลจะแจ้งคำสั่งให้เจ้าพนักงานบังคับคดีทราบ เพื่อที่เจ้าพนักงานบังคับคดีจะได้แจ้งเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องดำเนินการปล่อยเรือออกจากท่าต่อไป

9. การปล่อยหลักประกัน

9.1 ตามที่ได้กล่าวข้างต้นว่า ในการออกคำสั่งกักเรือศาลอาจสั่งให้ เจ้าหนี้ วางหลักประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ลูกหนี้ซึ่งเจ้าหนี้อาจต้องรับผิดชอบไว้ด้วยก็ได้นั้น เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้ ศาลก็อาจสั่งปล่อยหลักประกันดังกล่าวได้ กล่าวคือ

ก. ลูกหนี้มิได้ฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการที่เจ้าหนี้ขอให้สั่งกักเรือภายในหกสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือ

ข. เจ้าหนี้นั้นคำร้องขอคืนหลักประกันของตนไม่ว่าในเวลาใดๆ และฝ่ายลูกหนี้ไม่คัดค้าน

9.2 สำหรับหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือที่ ลูกหนี้ วางไว้ต่อศาลเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้นั้น ศาลก็อาจสั่งปล่อยหลักประกันดังกล่าวได้เมื่อ

ก. เจ้าหนี้มีได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่
เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมาย

ข. ลูกหนี้ยื่นคำร้องขอคืนหลักประกันของตนไม่ว่าในเวลาใด ๆ และฝ่ายเจ้าหนี้
ไม่คัดค้าน

10. การฟ้องคดีต่อศาล เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ปิดหมายกักเรือแล้ว เจ้าหนี้
สามารถที่จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลใดศาลหนึ่ง ดังต่อไปนี้

10.1 ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

10.2 ศาลที่สั่งกักเรือ

10.3 ศาลที่เจ้าหนี้มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล ซึ่งมีไซศาลที่กักเรือแต่ศาลจะรับฟ้องไว้
พิจารณาต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เป็นที่พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก
เนื่องจากลูกหนี้ในคดีที่มีการกักเรือนี้มักจะไม่มียุติลาในราชอาณาจักร ดังนั้น
การส่งคำคู่ความหรือเอกสารอื่นใดให้แก่ลูกหนี้นั้น ถ้าไม่สามารถส่งในราชอาณาจักรได้ ก็อาจส่งแก่
ตัวแทนของลูกหนี้ซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร ส่งแก่นายเรือ ผู้ควบคุมเรือหรือบุคคลอื่นตามที่ระบุไว้ใน
มาตรา 27 ได้อีก รวมทั้งอาจใช้วิธีการปิดคำคู่ความหรือเอกสารไว้ที่ภูมิลำเนาหรือสำนักทำการงาน
ของบุคคลเหล่านั้น หรือ ณ ที่แลเห็นได้ง่ายในเรือก็ได้

บทสรุป เนื่องจากความพยายามแก้ไขปัญหากับการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย
ไม่ว่าจะเป็นเรื่องที่ปรากฏในร่างพระราชบัญญัติการสงวนของทางทะเล หรือร่างพระราชบัญญัติ
การกักเรือดังกล่าวข้างต้นก็ดี ยังไม่สำเร็จลุล่วงเป็นกฎหมายที่มีสภาพบังคับ ดังนั้นหากผู้ซื้อผู้ขาย
สินค้าในไทยทราบข้อเท็จจริงดังกล่าวทั่วไปแล้ว ก็จะสามารถเห็นได้ว่าความต้องการหลักประกันในความ
ยุติธรรมที่ควรจะได้รับเมื่อเกิดคดีข้อพิพาทขึ้นยังไม่อาจเป็นไปได้ดังหวัง อย่างไรก็ตามหลักประกัน
ดังกล่าวนี้จะมีขึ้นโดยง่าย หากผู้ซื้อผู้ขายสินค้าในประเทศไทยเข้าเป็นคู่สัญญา กับบริษัทรับขนส่งซึ่งถือ
กรรมสิทธิ์ในเรือไทย หรือมีภูมิลำเนาในประเทศไทยเท่านั้น ถ้าเป็นเช่นนั้น เมื่อเกิดคดีความใด ๆ ขึ้น
ผู้ซื้อผู้ขายย่อมสามารถเรียกร้องให้ศาลไทยตัดสินข้อพิพาทและบังคับคดีได้ตามความยุติธรรมได้
เสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริษัทรับประกันภัยในประเทศไทยจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียอย่างมากในการที่
ผู้ซื้อผู้ขายในไทย ทำสัญญารับขนส่งกับบริษัทที่อยู่ใต้อำนาจศาลไทย เพราะโดยปกติแล้ว สัญญารับขนส่ง
ไม่ว่าจะทำกับบริษัทเดินเรือในไทยหรือในต่างประเทศ หากเกิดความเสียหายแก่สินค้าซึ่งเอาประกัน
ภัยไว้ บริษัทรับประกันภัยก็ต้องชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้รับประกันภัยจากกรมธรรม์ เมื่อบริษัทรับ
ประกันภัยชดเชยค่าเสียหายไปแล้ว ก็ย่อมได้รับช่วงสิทธิไปไล่เบี้ยเอาจากผู้รับขนส่งได้ตามกฎหมายว่า
ด้วยการรับขนส่งสินค้าทางทะเล และหากผู้รับขนส่งนี้อยู่ใต้อำนาจศาลไทยโดยมีภูมิลำเนาหรือสำนักงาน
สาขาในประเทศไทยแล้ว บริษัทรับประกันภัยก็ย่อมสามารถฟ้องร้องในศาลไทยได้โดยสะดวก ดังนั้น

การส่งเสริมให้การรับขนส่งสินค้าใช้เรือไทยหรือเรือของบริษัทที่มีภูมิลำเนาในประเทศไทยจึงเป็นสิ่งที่ควรกระทำอย่างยิ่ง เป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่ายทั้งผู้ซื้อผู้ขายในประเทศไทย บริษัทรับประกันภัยตลอดจนบริษัทรับขนส่งเองและประเทศชาติโดยส่วนรวมอีกด้วย

ส่วนปัญหาว่าทำอะไรจึงจะทำให้กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยเจริญรุดหน้าสนองความต้องการของประเทศได้นั้น การอาศัยตัวบทกฎหมายออกมาให้สิทธิพิเศษแก่เรือไทยหรือบังคับให้ต้องใช้เรือไทย ฯลฯ คงจะไม่ประสบผลสำเร็จได้ หากขาดความเจริญเติบโตในกิจการด้านนี้ด้วยตัวของมันเอง ซึ่งคงมีปัญหาด่าง ๆ อีกมากมาย เช่น ปัญหาด้านการลงทุน การสนับสนุนจากสถาบันการเงิน ปัญหาความสามารถที่จะแข่งขันกิจการซึ่งมีลักษณะผูกขาด ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรทั้ง ON SHORE และ ON SHIP ปัญหาเกี่ยวกับท่าเรือ อยู่ซ่อมเรือ ปัญหาเกี่ยวกับภาษีอากร ฯลฯ ย่อมต้องได้รับการพิจารณาปรับปรุงควบคู่กันไปทั้งระบบและย่อมต้องใช้เวลาานพอสมควรในการสร้างความเจริญให้แก่ประเทศในด้านการพาณิชย์นาวีนี้