

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน “เรือ” ถือเป็นยานพาหนะหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพราะเรือมีขีดความสามารถในการบรรทุกสินค้าได้เป็นจำนวนมากต่อหนึ่งเที่ยวการเดินทางและมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยที่ค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งในลักษณะอื่น อย่างไรก็ตาม การเดินทางแต่ละครั้งเรือย่อมต้องเผชิญกับภัยอันตรายนานาประการไม่ว่าจะเป็นภัยธรรมชาติหรือภัยจากน้ำมือมนุษย์ ซึ่งภัยเหล่านี้อาจเป็นต้นเหตุอันนำมาซึ่งความรับผิดหรือหนี้ที่เรือหรือเจ้าของเรือจะต้องเผชิญ ทั้งนี้ สามารถแบ่งความรับผิดหรือหนี้ดังกล่าวนี้ออกได้เป็น 3 กรณี คือ

(1) ความรับผิดจากการกระทำผิดสัญญาทางพาณิชย์นาวี (Liability for Breach of Maritime Contract) เช่น ตามสัญญาฉบับของทางทะเล ที่เจ้าของเรืออาจต้องรับผิดหากสินค้าที่ทำการขนส่งนั้นได้สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกั้ล่าช้า, ตามสัญญาว่าจ้างคนประจำเรือ ที่เจ้าของเรืออาจต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าจ้างแก่นายเรือและลูกเรือ, ตามสัญญาจัดหาเสบียง น้ำจืด และเชื้อเพลิงให้แก่เรือ ที่เจ้าของเรืออาจต้องรับผิดชอบชำระเงินให้แก่ผู้จัดหานั้นๆ หรือ ตามสัญญาซ่อมบำรุงเรือ ที่เจ้าของเรืออาจต้องรับผิดชอบในการชำระเงินให้แก่เจ้าของอู่ซ่อมลำเรือนั้นด้วย เป็นต้น

(2) ความรับผิดจากการกระทำละเมิดทางพาณิชย์นาวี (Liability for Maritime Tort) เช่น กรณีเรือชนกัน (Collision), เรือชนท่า หรือ เรือไปก่อความเสียหายอื่นใดแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น ๆ เป็นต้น โดยผลจากการกระทำละเมิดดังกล่าว ทำให้เจ้าของเรือมีความรับผิดที่จะต้องชดเชยค่าเสียหาย

(3) ความรับผิดจากผลของกฎหมาย (Liability by the Operation of Law) ซึ่งอาจจะเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรหรือกฎหมายจารีตประเพณีก็ได้ อาจจะเป็นกฎหมายภายในของรัฐหรืออาจเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศก็ได้ เช่น ความรับผิดของเจ้าของเรือในการร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General average) หรือความรับผิดในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) เป็นต้น

เมื่อปรากฏว่ามีความรับผิดหรือหนี้หนึ่งอย่างใดดังกล่าวเกิดขึ้นกับเรือหรือเจ้าของเรือแล้ว หากปรากฏต่อมามีบุคคลดังกล่าวไม่ยอมที่จะชำระหนี้ ฝ่ายเจ้าหนี้หรือผู้เสียหายก็ต้องดำเนินการฟ้องร้องบังคับคดีเพื่อที่จะบังคับชำระหนี้กันต่อไป ซึ่งหากว่าลูกหนี้หรือเจ้าของเรือไม่มี

ทรัพย์สินอื่นได้อันอาจบังคับได้ในประเทศของผู้เสียหาย เจ้าหนี้หรือผู้เสียหายก็จะไม่สามารถที่จะบังคับคดีได้เพราะเป็นกรณีที่อยู่นอกเขตอำนาจศาล

เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และเพื่อเป็นมาตรการในการให้คุ้มครองผู้เสียหายในประเทศของตน หลายประเทศจึงได้พยายามพัฒนาแนวความคิดและสร้างระบบกฎหมายที่เหมาะสมขึ้นโดยเฉพาะกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ เพราะเรือถือเป็นสินทรัพย์เพียงอย่างเดียวของลูกหนี้ที่เข้ามาอยู่ในเขตอำนาจศาลในขณะนั้นและถือเป็นสิ่งหาริมทรัพย์ที่มีราคาแพงเมื่อเทียบกับจำนวนหนี้ ดังนั้น การดำเนินการกักเรือจึงมีน้ำหนักที่จะผลักดันให้เจ้าของเรือต้องปรากฏตัวเข้ามาสู่คดีแทนที่จะยอมเสียเรือไป นอกจากนี้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นนั้นก็ยังมีมูลเหตุมาจากเรือหรือธุรกิจของเรือ การดำเนินการกักเรือจึงนับว่าเป็นมาตรการที่เหมาะสม<sup>1</sup>

สำหรับในประเทศไทย ปัจจุบันการกักเรือถือเป็นมาตรการที่เจ้าหนี้สามารถยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งไม่ให้เรือลำที่ถูกกักเคลื่อนย้ายออกไปจากบริเวณที่เรือจอดอยู่ เพื่อที่จะใช้เรือเป็นหลักประกันในการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทางทะเลบางประการ ซึ่งนับตั้งแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 และมีการจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางขึ้น ก็ได้เคยมีคำสั่งให้มีการกักเรืออยู่หลายครั้ง ซึ่งก็ได้พบประเด็นปัญหาหลายเรื่องที่เกิดขึ้นกับศาลและคู่ความในคดี<sup>2</sup> โดยเฉพาะปัญหาในเรื่องการวางหลักประกันในการขอกักเรือของเจ้าหนี้ และการวางหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือของลูกหนี้ เพราะมาตรการดังกล่าวเป็นหลักเกณฑ์เฉพาะที่ไม่เหมือนกับหลักเกณฑ์ทั่วไป ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทย ทั้งยังเป็นเรื่องที่ส่งผลกระทบต่อและอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทั้งคู่ความในคดีและบุคคลภายนอกได้ จึงมีความจำเป็นต้องศึกษาและวิเคราะห์ถึงปัญหา พร้อมทั้งเสนอแนวทางการร่วมกันที่จะช่วยแก้ไขปัญหาเพื่อความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย และเพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

<sup>1</sup> ประเสริฐศิริ สุขะวันกุล, “กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ,” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 ฉบับที่ 4, 2530, น.74-76

<sup>2</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, “ปัญหาและอุปสรรคในการกักเรือตาม พ.ร.บ. การกักเรือ พ.ศ.2534 และการแก้ไขปัญหาโดยอนุสัญญาการกักเรือ ค.ศ.1999,” วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (2542), 2542, น.153

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบถึงหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวกับการวางหลักประกันในการกักเรือและการวางหลักประกันในการปล่อยเรือในต่างประเทศกับหลักเกณฑ์ที่ใช้อยู่ในประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการวางหลักประกันในการกักเรือและการวางหลักประกันในการปล่อยเรือในประเทศไทย
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาลักษณะที่เกี่ยวกับการวางหลักประกันในการกักเรือและการวางหลักประกันในการปล่อยเรือในประเทศไทย

## 3. ขอบเขตและวิธีการศึกษา

สารนิพนธ์ฉบับนี้ มีขอบเขตของการศึกษาวิจัยเกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ในการกำหนดและการวางหลักประกันในการกักเรือและปล่อยเรือ โดยศึกษาเปรียบเทียบจากหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ.1952 อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ.1999 กฎหมายของต่างประเทศบางประเทศที่น่าสนใจ และเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 พร้อมทั้งวิเคราะห์ถึงปัญหาและผลกระทบต่างๆ

ผู้เขียนได้ศึกษาโดยการค้นหาข้อมูลจากหลายแหล่งด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นการค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) โดยอาศัยการรวบรวมข้อมูลจากทั้งตำรากฎหมายไทย ตำรากฎหมายต่างประเทศ บทความทางวิชาการต่างๆ สำนักงานการดำเนินคดีในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง และได้ค้นคว้าจากเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์โดยการหาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต (Search Engine)

## 4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการสารนิพนธ์ฉบับนี้ คือ

1. ความรู้และความเข้าใจในหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวกับการวางหลักประกันในการกักเรือและการปล่อยเรือ ไม่ว่าจะเป็นหลักเกณฑ์สากลหรือหลักเกณฑ์ที่ใช้อยู่ตามกฎหมายไทย
2. เข้าใจถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น ทั้งที่เป็นปัญหาในทางปฏิบัติและปัญหาในทางวิชาการ
3. เพื่อที่จะเป็นแนวทางในการพิจารณาความเหมาะสมของกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ว่ามี

ข้อดีหรือข้อด้อยอย่างไร และนำไปใช้ในการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาให้กฎหมายที่มีผลบังคับใช้อยู่  
แล้วให้มีความสมบูรณ์และเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น