

ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

1. ข้อสรุป

การกักเรือ ถือเป็นมาตรการที่ห้ามไม่ให้มีการเคลื่อนย้ายเรือออกจากท่าตามคำสั่งศาล และถือเป็นมาตรการเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักประกันในการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับเรือ ดังที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 โดยศาลจะทำการไต่สวนเฉพาะฝ่ายเจ้าหนี้ที่ยื่นคำร้องขอกักเรือเท่านั้น เพื่อไม่ให้ลูกหนี้รู้ตัวเพราะอาจจะไม่นำเรือเข้ามาในเขตอำนาจศาล หรือรับนำเรือออกไปให้พ้นเขตศาลหรือออกนอกราชอาณาจักรไป และเพื่อให้เกิดความรวดเร็วในกระบวนการพิจารณา ซึ่งภายหลังจากที่ได้มีการกักเรือและได้มีการดำเนินคดีตามเงื่อนไขของกฎหมายจนกระทั่งศาลได้มีคำพิพากษาให้ลูกหนี้ชำระหนี้แล้ว ในกรณีที่ลูกหนี้หรือเจ้าของเรือไม่ได้วางหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือ เจ้าหนี้ก็สามารถที่จะนำเรือออกขายทอดตลาดเพื่อนำเงินมาชำระหนี้ให้แก่ตนได้ แต่หากเป็นกรณีที่ลูกหนี้หรือเจ้าของเรือได้นำหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือมาวาง เจ้าหนี้ก็สามารถบังคับชำระหนี้เอาหลักประกันดังกล่าวได้

นอกจากนี้พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 ได้กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ที่เจ้าหนี้จะต้องวางหลักประกันในการกักเรือ เพื่อที่จะเป็นมาตรการในการเยียวยาลูกหนี้หรือเจ้าของเรืออันเนื่องมาจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการกักเรือ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการกำหนดจำนวนเงินประกันที่เจ้าหนี้ต้องนำมาวางนั้น หากเป็นจำนวนเงินที่สูงเกินไป ก็อาจจะไม่เป็นธรรมแก่เจ้าหนี้ เพราะถือว่าเจ้าหนี้เป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายอยู่ก่อนแล้ว และเท่ากับว่าเป็นการซ้ำเติมความเสียหายของเจ้าหนี้ให้มีมากขึ้น ขณะเดียวกันหากศาลกำหนดจำนวนหลักประกันที่เจ้าหนี้จะต้องนำมาวางน้อยเกินไป ก็อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ลูกหนี้ได้เช่นเดียวกัน โดยการวางหลักประกันในการกักเรือของเจ้าหนี้นั้นสามารถแบ่งออกได้เป็นสองกรณี คือ กรณีที่ลูกหนี้ไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ก็จะเป็นดุลยพินิจของศาลที่จะกำหนดให้เจ้าหนี้ต้องนำหลักประกันมาวางหรือไม่ก็ได้ แต่ถ้าเป็นกรณีที่ลูกหนี้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรแล้ว กฎหมายกำหนดให้เจ้าหนี้จะต้องนำหลักประกันในการกักเรือมาวางเสมอ เว้นแต่ กรณีที่เจ้าหนี้สามารถพิสูจน์ได้ว่าทรัพย์สินที่ลูกหนี้มีอยู่นั้นไม่เพียงพอที่จะนำมาชำระหนี้ให้แก่ตน ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจำนวนหลักประกันที่เจ้าหนี้จะต้องนำมาวางนั้น ศาลอาจพิจารณาจากความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการกักเรือ โดยเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่อวันของเรือชนิดเดียวกันหรือประเภทเดียวกันกับเรือลำที่ถูกกัก หรือ

อาจจะพิจารณาเปรียบเทียบจากอัตราค่าเช่าเรือหรือซาเตอร์เรือชนิดเดียวกันหรือประเภทเดียวกันกับเรือลำที่ถูกกัก

ส่วนกรณีที่ลูกหนี้หรือเจ้าของเรือจะต้องนำหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือมาวางนั้น ถ้าศาลกำหนดหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือเป็นจำนวนที่เท่ากับกับสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ ก็อาจเป็นจำนวนที่สูงเกินไป เพราะเจ้าหนี้อาจจะเรียกร้องและกล่าวอ้างถึงความเสียหายสูงเกินความเป็นจริง แต่ถ้าศาลกำหนดจำนวนหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือเป็นจำนวนที่น้อยกว่าสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ เจ้าหนี้ก็อาจจะได้รับความเสียหายเช่นกัน โดยการกำหนดจำนวนหลักประกันที่ลูกหนี้หรือเจ้าของเรือจะต้องนำมาวางนั้น มีแนวคิดที่เสนอให้ใช้หลักเกณฑ์ที่ว่า หลักประกันควรจะต้องเป็นจำนวนที่เท่ากับกับจำนวนสิทธิเรียกร้อง แต่จะต้องไม่สูงเกินกว่ามูลค่าของเรือ หรือไม่ควรสูงเกินกว่าจำนวนเงินที่ลูกหนี้หรือเจ้าของเรือจะสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ ซึ่งในทางปฏิบัติศาลไทยก็มักจะกำหนดหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือเป็นจำนวนที่ใกล้เคียงกับจำนวนหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ได้ขอมา โดยขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาลและข้อเท็จจริงที่ปรากฏในแต่ละคดีนั่นเอง ส่วนรูปแบบของหลักประกันที่สามารถนำมาวางได้ในศาลไทย ได้แก่ หนังสือค้ำประกันของธนาคาร หรือ Bank Guarantee ส่วนกรณีหนังสือรับประกันการชำระหนี้ หรือ Letter of Undertaking ของ P&I Club นั้น ในทางปฏิบัติศาลไทยยังไม่ยอมรับหลักประกันในรูปแบบนี้ ทั้งนี้ กรณีของ Bank Guarantee นั้นศาลเองก็ยอมรับอย่างมีเงื่อนไข โดยกำหนดให้ธนาคารที่ออก Bank Guarantee จะต้องเข้ามาทำสัญญาค้ำประกันซ้อนกับหลักประกันที่ได้นำมาวางนั้นอีกชั้นหนึ่งด้วย

2. ข้อเสนอแนะ

สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นในการวางหลักประกันในการกักเรือของเจ้าหนี้นั้น ผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการดำเนินการเกี่ยวกับการวางหลักประกันในการกักเรือ และแนวทางในการการตีความกฎหมายอันเกี่ยวกับการวางหลักประกันในการกักเรือ ดังนี้

ประการแรก เป็นปัญหาอันเกี่ยวกับการกำหนดจำนวนหลักประกันในการกักเรือของเจ้าหนี้ เนื่องจากหลักประกันที่เจ้าหนี้นำมาวางต่อศาลนั้น ถือเป็นหลักประกันที่จะนำมาเยียวยาความเสียหายบางส่วนของผู้หนี้หรือเจ้าของเรือ ผู้เขียนจึงขอเสนอแนวทางในการกำหนดจำนวนหลักประกันดังกล่าว โดยเสนอให้นำหลักเกณฑ์ในเรื่องของอัตราค่าเช่าเรือหรือซาเตอร์เรือหลักเกณฑ์ในเรื่องอัตราค่าเสียหายเรือโดยคำนึงถึงขนาดระวางและอายุของเรือ หรือหลักเกณฑ์ในเรื่องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่อวันโดยเปรียบเทียบจากเรือที่มีชนิดหรือประเภทเดียวกันกับเรือลำที่ถูกกัก ในช่วงระยะเวลาใดระยะเวลาหนึ่งที่ศาลเห็นสมควรมาเป็นแนวทางในการกำหนดจำนวน

หลักประกัน เช่น หากศาลคาดว่าลูกหนี้จะสามารถนำหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือมาวางได้ภายใน 7 วัน ศาลก็อาจจะกำหนดจำนวนหลักประกันในการกักเรือของเจ้าหนี้ โดยเปรียบเทียบกับอัตราค่าเช่าเรือหรือซาเตอร์เรือทั่วไปที่มีขนาดระวางใกล้เคียงกันกับเรือของลูกหนี้ในระยะเวลา 7 วันมาเป็นเกณฑ์ ซึ่งก็น่าจะเพียงพอที่จะเยียวยาลูกหนี้หรือเจ้าของเรือได้ในระดับหนึ่ง ขณะเดียวกันศาลก็ควรที่จะเปิดโอกาสให้ลูกหนี้สามารถโต้แย้งเพื่อแสดงถึงความเสียหายของตนว่ามีจำนวนที่มากกว่าที่ศาลได้เคยกำหนดไป เพื่อประกอบดุลยพินิจของศาลว่าจะแก้ไขคำสั่งนั้นหรือไม่ต่อไป อันจะส่งผลให้แนวทางในการพิจารณาเพื่อออกคำสั่งให้เจ้าหนี้วางหลักประกันในการกักเรือนั้นมีความยืดหยุ่นมากขึ้น

ประการที่สอง เป็นปัญหาการใช้ดุลยพินิจในการกำหนดจำนวนหลักประกันในการกักเรือของเจ้าหนี้ ซึ่งผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการดำเนินการว่า นอกจากการที่ศาลจะต้องพิจารณาถึงข้อเท็จจริงให้รอบด้านแล้ว ในบางกรณีศาลอาจจะต้องพิจารณาไปถึงความสุจริตและความเป็นธรรมตามฐานะของเจ้าหนี้ผู้ขอกักเรือด้วย กล่าวคือ หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าเจ้าหนี้ไม่ได้มีฐานะดีเพียงพอที่จะวางหลักประกันในจำนวนที่สูงได้ ก็น่าจะมีแนวทางในการให้ความช่วยเหลือเจ้าหนี้ในระดับหนึ่ง โดยศาลก็อาจจะต้องเพิ่มความเข้มงวดในการไต่สวนพยานหลักฐานของคดีเพื่อสนับสนุนจำนวนหนี้ที่เจ้าหนี้นำมาใช้เป็นเหตุในการขอกักเรือให้มากขึ้น เพื่อแลกกับการที่ศาลจะกำหนดจำนวนหลักประกันที่เจ้าหนี้จะไม่ต้องนำมาวางหรือวางน้อยกว่าเกณฑ์ปกติ

ประการที่สาม เป็นปัญหาเกี่ยวกับการเรียกหลักประกันความเสียหายจากพนักงานอัยการในกรณีที่ปรากฏว่าลูกหนี้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ศาลจะต้องสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันมาวางก่อนการบังคับตามคำสั่งกักเรือทุกกรณี เว้นแต่เจ้าหนี้จะได้แสดงให้เห็นเป็นที่พอใจแก่ศาลว่า ทรัพย์สินอื่นของลูกหนี้ที่อยู่ในราชอาณาจักรมีไม่เพียงพอที่จะชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ได้นั้น ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับการตีความการเรียกหลักประกันความเสียหายจากพนักงานอัยการนี้ผู้เขียนเห็นว่า ในกรณีที่พนักงานอัยการได้ยื่นคำร้องขอกักเรือของลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรนั้น พนักงานอัยการก็ต้องนำหลักประกันการกักเรือมาวางด้วย เช่นเดียวกับกับกรณีที่เจ้าหนี้อื่นๆ ยื่นคำร้องขอกักเรือ อย่างไรก็ตามผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการดำเนินการของพนักงานอัยการ โดยในเบื้องต้นพนักงานอัยการก็ควรที่จะตรวจสอบถึงจำนวนทรัพย์สินของลูกหนี้เสียก่อน เพราะหากลูกหนี้มีทรัพย์สินที่อยู่ในราชอาณาจักรเพียงพอต่อการชำระหนี้แล้ว ก็ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมาขอกักเรือแต่อย่างใด

สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นในการวางหลักประกันในการปล่อยเรือของลูกหนี้นั้น ผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการดำเนินการเกี่ยวกับการวางหลักประกันในการปล่อยเรือ แนวทางในการ

ตีความกฎหมายอันเกี่ยวกับการวางหลักประกันในการปล่อยเรือ และแนวทางในการแก้ไข พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ดังนี้

ประการแรก เป็นปัญหาการทำหลักประกันในการปล่อยเรือที่ซ้ำซ้อน เนื่องจากในทางปฏิบัติภายหลังจากที่ได้มีการนำ Bank Guarantee มาวางเป็นหลักประกันในการปล่อยเรือแล้ว ศาลก็จะกำหนดให้ธนาคารผู้ออก Bank Guarantee ต้องเข้ามาทำสัญญาประกันวงไว้ต่อศาลด้วยนั้น ผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการดำเนินการเกี่ยวกับการนำ Bank Guarantee มาวางเป็นหลักประกันในการปล่อยเรือว่า ศาลควรที่จะออกเป็นระเบียบที่ชัดเจนว่า ศาลจะยอมรับหลักประกันที่ลูกหนี้นำมาวางชนิดใด จะยอมรับหลักประกันที่ออกโดยธนาคารหรือสถาบันใดบ้าง ทั้งเงื่อนไขที่จะต้องระบุในหลักประกันควรจะเป็นเช่นไร โดยวางกรอบหรือออกแบบฟอร์มที่ระบุเงื่อนไขของการวางหลักประกันไปให้ชัดเจนเพื่อความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย และเมื่อลูกหนี้ได้นำหลักประกัน หรือ Bank Guarantee ที่มีเงื่อนไขตามที่ศาลกำหนดมาวางแล้ว ก็ไม่มีความจำเป็นที่ศาลจะต้องกำหนดให้ธนาคารต้องมาทำสัญญาประกันอีกชั้นหนึ่งแต่อย่างใด

ประการที่สอง เป็นปัญหาของธนาคารที่สามารถออก Bank Guarantee ซึ่งผู้เขียนเห็นว่านอกจากที่ลูกหนี้จะสามารถนำ Bank Guarantee ที่ออกโดยธนาคารไทยมาวางต่อศาลได้แล้ว ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางก็มีแนวทางที่จะยอมรับ Bank Guarantee ที่ออกโดยธนาคารต่างชาติได้เช่นกัน ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าธนาคารต่างชาติที่ออก Bank Guarantee นั้นจะต้องมีภูมิลำเนาหรือสำนักงานตั้งอยู่ในประเทศไทยด้วย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาอันเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในการบังคับคดีเพื่อบังคับชำระหนี้ตามคำพิพากษา

ประการที่สาม เป็นปัญหาการนำ Letter of Undertaking ของ P&I Club มาวางเป็นหลักประกันในการปล่อยเรือ แม้ว่าในหลายประเทศจะยอมรับให้ลูกหนี้สามารถนำ Letter of Undertaking ของ P&I Club มาวางเป็นหลักประกันในการปล่อยเรือได้ก็ตาม แต่เนื่องจาก P&I Club ซึ่งอยู่ในฐานะผู้ค้ำประกันไม่ได้มีสำนักงานตั้งอยู่ในประเทศไทย จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาในการที่ศาลจะออกคำสั่งบังคับให้ P&I Club ชำระหนี้ เพราะถือว่าเป็นกรณีที่ผู้ค้ำประกันมีภูมิลำเนาอยู่นอกเขตอำนาจศาล ด้วยเหตุดังกล่าวผู้เขียนจึงเห็นว่า แนวทางของศาลไทยจึงไม่ยอมรับหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือที่อยู่ในรูปแบบของ Letter of undertaking ของ P&I Club เว้นเสียแต่ P&I Club จะเข้ามาตั้งสำนักงานสาขาในประเทศไทยหรือต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอำนาจศาลเสียก่อน

ประการที่สี่ เป็นปัญหาเกี่ยวกับจำนวนหลักประกันในการปล่อยเรือ ผู้เขียนขอเสนอแนวทางที่ศาลใช้กำหนดจำนวนเงินหรือหลักประกันที่ลูกหนี้จะต้องวางเพื่อการปล่อยเรือว่า ในเบื้องต้นควรจะเป็นจำนวนที่เท่ากันกับจำนวนหนี้หรือสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้เรียกร้องมา โดยอาศัย

ข้อเท็จจริงตามที่ได้มีการไต่สวนเจ้าหนี้ฝ่ายเดียวเป็นการด่วนตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 8 และต่อมากหากปรากฏว่าจำนวนหลักประกันในการปล่อยเรือที่เจ้าหนี้เรียกร้องมาดังกล่าวนั้นเป็นจำนวนที่สูงเกินสมควร เจ้าหนี้ก็ควรจะต้องรับผิดชอบลูกหนี้หรือเจ้าของเรือ ทั้งนี้ควรมีแนวทางที่เปิดโอกาสให้ลูกหนี้สามารถขอวางหลักประกันในการปล่อยเรือได้น้อยกว่าจำนวนที่เจ้าหนี้เรียกร้องมา

นอกจากนี้ผู้เขียนขอแนวทางในการแก้ไขพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ว่าควรจะมีบทบัญญัติที่เป็นมาตรการลงโทษเจ้าหนี้ให้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกักเรือที่ได้กระทำโดยทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง การกักเรือโดยไม่มีเหตุอันสมควร การใช้สิทธิเรียกร้องเกินกว่าความเสียหายที่แท้จริง หรือการเรียกให้ลูกหนี้หรือเจ้าของเรือต้องวางเงินประกันมากเกินไปกว่าความเสียหายที่แท้จริงด้วย

ประการที่ห้า เป็นปัญหาในกรณีที่ลูกหนี้ขอวางหลักประกันในการปล่อยเรือเท่ากับมูลค่าของเรือ จะเห็นได้ว่าแม้หลักประกันที่ลูกหนี้นำมาวางเพื่อให้ศาลมีคำสั่งปล่อยเรือนั้นจะเป็นหลักประกันเพื่อการชำระหนี้ของลูกหนี้ก็ตาม แต่หากพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของการวางหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือแล้วจะเห็นว่าเป็นการวางหลักประกันเพื่อทดแทนเรือของลูกหนี้ถ้าที่ถูกกัก ดังนั้น การกำหนดหลักประกันที่ลูกหนี้จะต้องนำมาวางเพื่อการปล่อยเรือจึงไม่ควรเป็นจำนวนที่สูงเกินไปกว่ามูลค่าของเรือ ซึ่งผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการดำเนินการวางหลักประกันในการปล่อยเรือของลูกหนี้ว่า ในกรณีที่ศาลได้มีคำสั่งให้ลูกหนี้นำหลักประกันมาวางสูงเกินกว่ามูลค่าของเรือแล้ว ลูกหนี้ก็น่าที่จะขอวางหลักประกันในการปล่อยเรือเท่ากับมูลค่าของเรือได้ ซึ่งก็จะสอดคล้องกับอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ.1999 มาตรา 4 (2) ที่ว่าการกำหนดจำนวนหลักประกันในการปล่อยเรือนั้น ไม่ควรเป็นจำนวนที่สูงเกินไปกว่ามูลค่าของเรือ

ทั้งนี้ ผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ว่าควรเพิ่มเติมบทบัญญัติที่กำหนดให้ศาลจะต้องกำหนดหลักประกันไม่เกินไปกว่ามูลค่าของเรือ ซึ่งหากจำนวนหลักประกันที่ลูกหนี้จะต้องวางนี้เป็นจำนวนที่สูงเกินกว่ามูลค่าของตัวเรือ จำนวนหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือนั้นก็จะเป็นเพียงจำนวนที่เท่ากับมูลค่าของตัวเรือ ซึ่งกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ หากศาลได้มีคำสั่งกำหนดหลักประกันในการปล่อยเรือที่ลูกหนี้จะต้องนำมาวางเป็นจำนวนที่สูงกว่ามูลค่าของเรือแล้ว ลูกหนี้ก็สามารถที่จะขอวางหลักประกันในการปล่อยเรือเป็นจำนวนที่เท่ากับมูลค่าของเรือได้นั่นเอง

ประการที่หก เป็นปัญหาเกี่ยวกับขั้นตอนในการที่ลูกหนี้จะขอวางหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือเป็นจำนวนที่น้อยกว่าที่ศาลกำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ ซึ่งการที่ศาลมีอำนาจสั่งให้ปล่อยเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 25 (3) ในกรณีที่ผู้ยื่นคำร้องขอวาง

หลักประกันน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือโดยได้แสดงผลไว้ในคำร้องนั้น จะเห็นได้ว่า กฎหมายได้กำหนดขั้นตอนให้มีการส่งสำเนาคำร้องของลูกหนี้หรือเจ้าของเรือที่ขอรวงหลักประกัน น้อยกว่าที่ศาลกำหนดให้เจ้าหนี้ทราบ เพื่อที่เจ้าหนี้จะได้คัดค้านคำร้องดังกล่าวภายในระยะเวลาที่ ศาลกำหนด ซึ่งแม้ว่าในทางปฏิบัติจะมีปัญหาในเรื่องความล่าช้าในการส่งหมายหรือการดำเนิน กระบวนพิจารณาเพื่อรับฟังคำคัดค้านของโจทก์ก็ตาม แต่หลักการที่กฎหมายบัญญัติให้ศาลกำหนด ระยะเวลาให้เจ้าหนี้มีโอกาสที่จะคัดค้านก่อนภายในกำหนดระยะเวลา ก็น่าที่จะเป็นแนวทางที่ ถูกต้องและเป็นธรรมแล้ว

อย่างไรก็ดีผู้เขียนมีความเห็นเพิ่มเติมว่า ควรที่จะมีการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ด้วยการกำหนดมาตรการที่เกี่ยวกับขั้นตอนของการส่งหมาย ให้อีกฝ่ายเข้ามาคัดค้านโดยกำหนดให้มีระยะเวลาที่สั้นที่สุด เช่น อาจจะมีการแก้ไขหลักการโดย กำหนดให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ที่จะต้องเตรียมพร้อม และคอยตรวจสอบว่าลูกหนี้ได้ยื่นคัดค้านการ กำหนดจำนวนหลักประกันหรือขอรวงหลักประกันน้อยกว่าที่ศาลกำหนดหรือไม่ และหากเจ้าหนี้ไม่ ดำเนินการคัดค้านภายในกำหนดระยะเวลาแล้ว ก็ให้ถือว่าเจ้าหนี้ไม่ประสงค์ที่จะคัดค้าน โดยศาลก็ จะมีอำนาจในการใช้ดุลยพินิจว่าจะลดจำนวนหลักประกันหรือไม่ โดยไม่ต้องรอฟังคำคัดค้านของ เจ้าหนี้ก่อน นอกจากนี้เพื่อให้เจ้าหนี้ไม่ต้องเสียเวลาที่จะต้องคอยตรวจสอบมาก ก็อาจจะมีมาตรการ เพิ่มเติมที่กำหนดให้ลูกหนี้จะต้องเร่งดำเนินการภายในกำหนดระยะเวลาเช่นเดียวกัน

ประการที่เจ็ด เป็นปัญหาเกี่ยวกับการมีค่าพิพาทฯถึงที่สุดในกรณีที่ถูกหนี้ได้นำ เงินมาวางตามคำสั่งกักเรือ ซึ่งเป็นปัญหาเกี่ยวกับการตีความพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 มาตรา 19 ในประเด็นที่เกี่ยวกับการมีค่าพิพาทฯถึงที่สุดภายหลังจากที่ถูกหนี้ได้นำเงินมาวางตาม คำสั่งกักเรือโดยยอมรับผิด ซึ่งการตีความบทบัญญัติในมาตรานี้ หากตีความว่าเมื่อลูกหนี้ได้นำเงิน มาวางเต็มตามจำนวนที่ศาลกำหนดโดยยอมรับผิดตามมาตรา 19 กรณีนี้จะถือว่าศาลได้มีค่า พิพาทฯถึงที่สุดทันที อันส่งผลให้เจ้าหนี้ไม่สามารถที่จะฟ้องหรือเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระหนี้เต็มตาม จำนวนที่ตนได้เรียกร้องมาหากหลักประกันที่ถูกหนี้ได้วางไว้เป็นจำนวนที่น้อยกว่าจำนวนที่เจ้าหนี้ได้ เรียกร้องมานั้น เป็นการตีความที่ไม่สอดคล้องกับหลักการวางหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือทั้งตาม อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ.1952 และอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ. 1999 และถือว่าไม่เป็นธรรมกับฝ่ายเจ้าหนี้ที่จะไม่ได้รับชำระหนี้เต็มตามจำนวนที่ตนเรียกร้องมา เท่ากับว่าการที่ศาลกำหนดให้ลูกหนี้นำเงินหรือหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือมาวางนั้น กลับ กลายเป็นผลเสียแก่ฝ่ายเจ้าหนี้ ซึ่งไม่น่าจะถูกต้อง ทั้งยังอาจส่งผลกระทบต่อการใช้สิทธิในการขอ กักเรือซ้ำของเจ้าหนี้อีกด้วย ทั้งๆ ที่หลักการของการกักเรือนั้นก็เพื่อให้ได้มาซึ่งหลักประกันในการชำระ หนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ มิใช่เพื่อการพิพาทฯคดีในมูลหนี้ ดังนั้นจึงควรแปลข้อความที่ว่า

“ได้มีคำพิพากษาของศาลถึงที่สุดให้เจ้าหน้าที่ชั้นคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” ของมาตรา 19 หมายความว่าเพียงว่า เจ้าหน้าที่สามารถฟ้องหรือเรียกร้องหนี้ส่วนที่ยังขาดอยู่ได้โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ว่าลูกหนี้เป็นหนี้ตามสิทธิเรียกร้องนั้นจริงหรือไม่ ซึ่งเป็นการแปลความเพื่อแก้ไขถ้อยคำที่ก่อให้เกิดปัญหาในส่วนนี้

ทั้งนี้ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติในมาตรา 19 นี้ไม่สอดคล้องกับหลักสากลในเรื่องของการวางหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือ ผู้เขียนจึงขอเสนอให้มีการแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติในมาตรานี้ให้มีความชัดเจน เป็นธรรม และมีความสอดคล้องกับหลักการสากลมากยิ่งขึ้น โดยควรที่จะแก้ไขบทบัญญัติที่กำหนดให้ถือว่าได้มีคำพิพากษาถึงที่สุด และเพิ่มเติมถ้อยคำให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้นว่าเจ้าหน้าที่ยังสามารถฟ้องหรือเรียกร้องหนี้ในส่วนที่ยังขาดอยู่ได้โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ว่าลูกหนี้เป็นหนี้ตามสิทธิเรียกร้องนั้นจริงหรือไม่ หรืออาจจะตัดบทบัญญัติในวรรคสองของมาตรานี้ออกไปทั้งหมด

ประการที่แปด เป็นปัญหารูปแบบของหลักประกันในการปล่อยเรือของลูกหนี้ คือในกรณีที่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 มาตรา 20 กำหนดให้ลูกหนี้ที่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร นำ “เงิน” มาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือตามมาตรา 8 วรรค 4 ในขณะที่มาตรา 21 กำหนดให้ลูกหนี้ที่ไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเพียงแต่นำ “หลักประกัน” มาวางเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ก็ถือว่าเพียงพอแล้วนั้น ผู้เขียนเห็นว่าแม้ตามมาตรา 20 จะบัญญัติไว้เช่นนั้น แต่ศาลก็น่าที่จะใช้ดุลยพินิจตีความยอมรับการวางหลักประกันอย่างอื่นแทนเงินได้เช่นกัน

อย่างไรก็ดีเพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นธรรม ผู้เขียนขอเสนอให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 20 นี้ให้มีลักษณะที่เปิดกว้างมากกว่านี้ เช่น เปลี่ยนจากคำว่า “เงิน” เป็นคำว่า “หลักประกัน” แทน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักสากล

ประการที่เก้า เป็นปัญหาการวางหลักประกันในการปล่อยเรือโดยบุคคลอื่น เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 มาตรา 22 บัญญัติให้บุคคลอื่นซึ่งได้รับหรือจะได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกัก อาจยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ปล่อยเรือได้โดยวางหลักประกันในนามของลูกหนี้ และให้ถือว่าบรรดาการกระทำที่ผู้ยื่นคำร้องนั้นจำเป็นต้องกระทำไปในการขอให้ศาลปล่อยเรือเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนลูกหนี้ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าวัตถุประสงค์ของกฎหมายคงไม่ได้สนใจว่าผู้ที่จะมาวางหลักประกันนั้นจะเป็นใคร เพราะเป็นเพียงแต่กระบวนการที่นำมาซึ่งการวางหลักประกันในการปล่อยเรือเท่านั้น ดังนั้น การตีความคำว่า “บุคคลอื่น” ตามมาตรา 22 นี้ จึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าบุคคลที่นำหลักประกันมาวางนั้นจะเป็นใครและมีความสัมพันธ์กับมูลหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องหรือมีความเกี่ยวข้องกับลูกหนี้หรือเรืออย่างไร

ส่วนการที่กฎหมายกำหนดให้การกระทำที่บุคคลอื่นจำเป็นต้องกระทำนั้น เป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของลูกหนี้นั้น ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมแล้ว เพราะหากพิจารณาในแง่ที่ว่าการกักเรือเป็นมาตรการที่บังคับให้ลูกหนี้จะต้องเข้ามาสู่คดี และเพื่อที่เจ้าหนี้จะได้รับควบคุมครองจากหลักประกันที่นำมาวางแล้ว จะเห็นได้ว่าเมื่อคดีถึงที่สุด ศาลก็สามารถที่จะพิพากษาให้เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้โดยการบังคับเอาหลักประกันที่บุคคลอื่นนั้นนำมาวางได้ เพราะบุคคลอื่นนั้นได้วางหลักประกันในฐานะตัวแทนของลูกหนี้นั่นเอง

นอกจากนี้ การบัญญัติให้บุคคลอื่นจะต้องทำการวางหลักประกันในนามของลูกหนี้นั้น ผู้เขียนเห็นว่ากรณีนี้ไม่น่าที่จะตีความได้ว่าเป็นการจำกัดกรอบมิให้บุคคลอื่นสามารถ “ร้องสอด” เข้ามาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 57 หรือ “ร้องขัดทรัพย์” ตามมาตรา 288 เพราะกรณีเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นการใช้สิทธิตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งภายหลังจากที่มีการฟ้องร้องคดีต่อศาลแล้วทั้งสิ้น ซึ่งต่างจากการกักเรือที่เป็นมาตรการในการคุ้มครองเจ้าหนี้ก่อนที่จะมีการฟ้องคดี

ประการที่สิบ เป็นปัญหาอันเกี่ยวกับการกักเรือซ้ำ ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าการที่เจ้าหนี้มาขอ กักเรือซ้ำอีกโดยอาศัยมูลหนี้เดียวกันกับที่เคยขอให้มีการกักเรือแล้วนั้น ถือว่าเป็นการฟ้องซ้ำหรือดำเนินกระบวนการพิจารณาซ้ำตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เพราะว่าคำร้องขอ กักเรือ นั้นมีสภาพเป็นเหมือนคำฟ้อง แต่หากปรากฏว่าเป็นกรณีที่เจ้าหนี้มีความเสียหายเพิ่มขึ้นหรือมีมูลหนี้เพิ่มขึ้น ก็ถือว่าเป็นกรณีที่ศาลยังไม่ได้มีคำพิพากษาหรือคำสั่งถึงที่สุด และศาลก็ยังไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดคดีหรือมูลหนี้ที่เพิ่มเติมขึ้นมา ดังนั้นเจ้าหนี้ย่อมสามารถที่จะยื่นคำร้องขอ กักเรือซ้ำอีกได้โดยไม่ถือว่าเป็นการฟ้องซ้ำและดำเนินกระบวนการพิจารณาซ้ำแต่อย่างใด หรือกรณีที่มีการเปลี่ยนมูลหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ขอ กักเรือใหม่ เจ้าหนี้ก็สามารถที่จะขอ กักเรือของลูกหนี้ซ้ำได้อีกโดยไม่ถือว่าเป็นการฟ้องซ้ำและดำเนินกระบวนการพิจารณาซ้ำเช่นกัน

อย่างไรก็ดี ผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการกักเรือซ้ำให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยอาศัยแนวทางเดียวกันกับอนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยการกักเรือ ค.ศ.1999 ที่ได้กำหนดเงื่อนไขในการขอ กักเรือซ้ำเอาไว้ เช่น หากปรากฏว่าสภาพของหลักประกันหรือจำนวนของหลักประกันที่ลูกหนี้ได้นำมาวางไว้เพื่อการปล่อยเรือ นั้นเป็นหลักประกันที่ไม่เหมาะสมหรือไม่เพียงพอ หรือลูกหนี้ไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามข้อผูกพันหรือมีแนวโน้มที่จะไม่สามารถปฏิบัติตามข้อผูกพันของตนได้แล้ว เจ้าหนี้ก็สามารถขอ กักเรือของลูกหนี้หรือเรือลำอื่นของลูกหนี้ซ้ำอีกได้ เป็นต้น

ประการสุดท้าย เป็นปัญหาการยื่นอุทธรณ์คำสั่งเกี่ยวกับการกำหนดหลักประกันในการปล่อยเรือ เนื่องจากพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 มาตรา 8 วรรคท้าย บัญญัติเพียงให้

คำสั่งักเรือเป็นที่สุดเท่านั้น จึงตีความได้ว่าคำสั่งอื่นที่มีใช้คำสั่งักเรืออันรวมไปถึงคำสั่งในเรื่องการกำหนดหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือของลูกหนี้ ย่อมไม่เป็นที่สุดและสามารถอุทธรณ์ฎีกาต่อไปได้