

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กนกพร วชิราภากร. การบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเล. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- กมล สนธิเกษตริน. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2535.
- จุฬา สุขมานพ. กฎหมายพาณิชย์นาวี อะไร แค่ไหน อย่างไร. วารสารการพาณิชย์นาวี 15 (ธันวาคม 2539) : 21-34.
- จุฬา สุขมานพ. การใช้สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล. วารสารการพาณิชย์นาวี 14 (พฤษภาคม 2538) : 107-123.
- ชุมพร ปัจจุสานนท์. ข้อคิดบางประการเกี่ยวกับการขัดกันแห่งเขตอำนาจศาลของประเทศไทยในทัศนะของกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. วารสารกฎหมาย 17 (มกราคม 2540) : 39-61.
- ชยันติ ไกรกาญจน์. บิล ออฟ เลดิง (Bill of Lading). จุลสารการพาณิชย์นาวี 2 (2532) : 4-8
- ชวลีพร วงศ์กิตติรักษ์. การบังคับตามคำพิพากษาของศาลไทยแก่ทรัพย์สินที่อยู่ในประเทศอังกฤษ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

- ณัฐพล จุลละเกศ. การรับรองและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศในสหรัฐอเมริกา. คูลพาห 44 (เมษายน - มิถุนายน 2540) : 83-91.
- ดาวพฤษ์ศ. แก่ความเข้าใจกรณีตกลงเรื่องอำนาจศาล. คูลพาห 39 (พฤศจิกายน - ธันวาคม 2535) : 105-111.
- ถาวร โพธิ์ทอง. พจนานุกรมกฎหมายและศัพท์ที่เกี่ยวข้องอังกฤษ-ไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.
- นพพร โพธิ์รังสิยากร. กฎหมายใหม่ที่น่าสนใจ. คูลพาห 34 (มีนาคม - เมษายน 2530) : 121-138.
- นิติและการต่างประเทศ, กอง. สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534. พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534. พระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2534. วารสารการพาณิชย์นาวี 11 (2535) : 83-100.
- บรรลือ กงจันทร์. หลักกฎหมายและแนวทางปฏิบัติในการระงับข้อพิพาทโดยใช้อนุญาโตตุลาการที่ผู้ประกอบการเดินเรือควรรู้ในการทำสัญญาประกันภัยสัญญาเช่าเรือ และสัญญารับขนสินค้าทางทะเล. รวมบทความ ข้อบังคับ ข้อตกลงระหว่างประเทศ กฎหมายและคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ. เล่ม 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม, 2535.
- ประเสริฐศิริ สุขะวัฒนกุล. กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ. วารสารนิติศาสตร์ 17 (2530) : 74-90.

- ผาด ธเนศวรศักดิ์สกุล, บรรณาธิการ. รายงานการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี : พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สถาบันพาณิชย์นาวีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2537.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวีการกักเรือ ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 อนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายของบางประเทศพร้อมวิธีปฏิบัติบางประการ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการจ้างเรือและนุริมสิทธิทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2537.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน. (ม.ป.ป.).
- พิพัฒน์ จักรางกูร. คำอธิบายวิธีพิจารณาความแพ่งวิธีกรชั่วคราวก่อนพิพากษา. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2538.
- ไพบุลย์ สุตันตวรคุณ. กฎหมายใหม่ที่น่าสนใจสรุปสาระสำคัญพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534. จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี 3 (ตุลาคม 2534) : 14-16.

- ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ. ส่วนเฉลี่ยทั่วไป (general average) และค่ากู้ภัย (salvage charge) ใน ส่วนสัญญาประกันภัยทางทะเล. จุลสารกฎหมายพาณิชย์ 2 (กรกฎาคม 2534) : 2-4.
- ภานุมาศ ชัดงงาม. กฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาระหว่างประเทศและการระงับข้อพิพาท ทางธุรกิจระหว่างประเทศ. วารสารกฎหมายสุโขทัยธรรมมาธิราช 8 (กรกฎาคม 2539) : 104-115.
- ไมตรี ตันติวุฒานนท์. การกักเรือตามบังคับของกฎหมายอังกฤษ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536.
- ไมตรี ตันติวุฒานนท์. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทะเล (สาขาพาณิชย์นาวี) คำศัพท์ และข้อความหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536.
- ไมตรี ตันติวุฒานนท์. คำบรรยายเกี่ยวกับกฎหมายว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล. 2530. (อัดสำเนา).
- วรวิมล ทวาทสิน. อนุสัญญาว่าด้วยการยอมรับนับถือ และการใช้บังคับคำชี้ขาดของ อนุญาโตตุลาการต่างประเทศ. วารสารกฎหมาย 17 (มกราคม 2540) : 127-147.
- วานิช สายสุวรรณ. คำจ้าง. วารสารการพาณิชย์ 3 (กันยายน - ธันวาคม 2527) : 38-50.
- วุฒิพงษ์ เวชานนท์. คู่มือทนายความฉบับพิเศษ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์หนังสือกฎหมายคำพล. (ม.ป.ป.).

สมจิตร ทองศรี. ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ทรัพย์สิน. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2535.

สมพงษ์ สุขวัฒนา. หลักปฏิบัติการพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แพรวพิทยา, 2526.

สมพร ไพลิน. บุริมสิทธิทางทะเลและสิทธิจำนองเหนือเรือเดินทะเล. วารสารการพาณิชย์นาวี 11 (2535) : 8-16.

สมยศ เชื้อไทย. เอกสารประกอบคำบรรยายวิชากฎหมายแพ่งหลักทั่วไปตามแนวคำสอนของ ดร.ปรีดี เกษมทรัพย์. (ม.ป.ท.), (ม.ป.ป.).

สมาคมเจ้าของเรือไทย. สรุปผลการดำเนินงานในรอบปี 2529. (อัครสำเนา)

สาริน สกลรัตน์. ความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้นำร่อง. วารสารการพาณิชย์นาวี 6 (มกราคม - เมษายน 2530) : 73-78.

สุชาติ สัตตบุศย์. กฎหมายทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 6. พระนคร : ฝ่ายตำราและอุปกรณ์การศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2529.

อัญญา ชันชวิทย์. การตกลงยกขนสินค้าขึ้นลงเรือ. วารสารการพาณิชย์นาวี 5 (กันยายน - ธันวาคม 2539) : 35-39.

ภาษาอังกฤษ

Dorsey, R. W. Reflections on the Foreign Sovereign Immunities Act after twenty years. Journal of Maritime Law and Commerce 28 (April 1997) : 257-303.

- Francesco, B. The scope of application of the 1952. Brussels Convention on the Arrest of Ships. Journal of Maritime Law Commerce 22 (July - October 1991) : 405-414.
- Grime, R. Shipping law. 2 nd ed. London : Sweet & Maxwell, 1991.
- Hill, C. Maritime law. 2 nd ed. London : Lloyd's of London Press, 1989.
- Hill, C. Maritime law. 3 rd ed. London : Lloyd's of London Press, 1989.
- Hill, C. Soehring, K., Hosoi, T., and Helmer, C. Arrest of ships. London : Lloyd's of London Press, 1985.
- Ignacio, A. Yearbook maritime law. Volume 1. London : Kluwer Law and Taxation Publishers, 1984.
- Jackson, D. Civil jurisdiction and judgments maritime claims. London : Lloyd's of London Press, 1987.
- Mc Goven, N.J. Mortgage and Liens. Report on the regional seminar on maritime legislation (January 1990) : 23-27.
- Sutuntivorakoon, P. Ship financing in thailand. Thailand Law Yearbook 1995. Hong Kong : Asia Law & Practice, 1995.
- Sutuntivorakoon, P. Jurisdiction in rem and arrest of vessels in Thailand. Chulalongkorn Law Review 3 (1984) : 47-56.

- Tetley, W. Maritime liens and claims. London : Business Law Communication 1985.
- Thomas. Maritime liens. (British Shipping Law Vol. 14). London : Stevens & sons, 1980.
- United Nations. Essays on maritime legislation. Vol. 2. Bangkok : Economic and social commission for Asia and the Pacific, 1990.
- United Nations. Guidlines for maritime legislation. Vol. 1. third ed. Bangkok : Economic and social commission for Asia and the Pacific, 1991.
- United Nations. Report on the regional seminar on maritime legislation 8-11 January 1990. Bangkok : Economic and social commission for Asia and the Pacific, 1990.

ภาคผนวก ก.

**INTERNATIONAL CONVENTION RELATING TO THE
ARREST OF SEAGOING SHIPS,
SIGNED AT BRUSSELS, ON 10 MAY 1952**

The high contracting parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law relating to the arrest of seagoing ships, have decided to conclude a convention, for this purpose and thereto have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words shall have the meanings hereby assigned to them :

- (1) "Maritime Claim" means a claim arising out of one or more of the following:
- (a) damage caused by any ship either in collision or otherwise ;
 - (b) loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship;
 - (c) salvage;
 - (d) agreement relating to the use or hire of any ship whether by charter party or otherwise;
 - (e) agreement relating to the carriage of goods in any ship whether by charter party or otherwise;
 - (f) loss of or damage to goods including baggage carried in any ship;
 - (g) general average;
 - (h) bottomry;
 - (i) towage;
 - (k) goods or materials wherever supplied to a ship for her operation or maintenance;
 - (l) construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues;
 - (m) wages of masters, officers, or crew;
 - (n) master's disbursements, including disbursements made by shippers, charterers or agents on behalf of a ship or her owner;
 - (o) disputes as to the title to or ownership of any ship;
 - (p) disputes between co-owners of any ship as to the ownership, possession employment or earnings of that ship;
 - (q) the mortgage or hypothecation of any ship.
- (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 a judgement.

(3) "Person" includes individuals, partnerships and bodies corporate, Governments, their Departments, and Public Authorities.

(4) "Claimant" means a person who alleges that a maritime claim exists in his favour.

Article 2

A ship flying the flag of one of the Contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim; but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any Governments or their Departments, Public Authorities, or Dock or Harbour Authorities under their existing domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

Article 3

(1) Subject to the provisions of pars. (4) of this Article and of Article 10, a claimant may arrest either the particular ship in respect of which the maritime claim arose, or any other ship which is owned by the person who was, at the time when the maritime claim arose, the owner of the particular ship, even though the ship arrested be ready to sail; but no ship, other than the particular ship in respect of which the claim arose, may be arrested in respect of the maritime claims enumerated in Article 1 (l) (o), (p) or (q).

(2) Ships shall be deemed to be in the same ownership when all the shares therein are owned by the same person or persons.

(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 same claimant: and, if a ship has been arrested in any one of such jurisdictions, or bail or other security has been given in such jurisdiction either to release the ship or to avoid a threatened arrest, any subsequent arrest of the ship or of any ship in the same ownership by the same claimant for the same maritime claim shall be set aside, and the ship released by the Court or other appropriate judicial authority of that State, 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.

(4) When in the case of a charter by demise of a ship the charterer and not the registered owner is liable in respect of a maritime claim relating to that ship, the claimant may arrest such ship or any other ship in the ownership of the charterer by demise, subject to the provisions of this Convention, but no other ship in the ownership of the registered owner shall be liable to arrest in respect of such maritime claims.

The provisions of this paragraph shall apply to any case in which a person other than the registered owner of a ship is liable in respect of a maritime claim relating to that ship.

Article 4

A ship may only be arrested under the authority of a Court or of the appropriate judicial authority of the Contracting State in which the arrest is made.

Article 5

The Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the ship has been arrested shall permit the release of the ship upon sufficient bail or other security being furnished, save in cases in which a ship has been arrested in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 (l) (o) and (p). In such cases the Court or other appropriate judicial authority may permit the person in possession of the ship to continue trading the ship, upon such person furnishing sufficient bail or other security, or may otherwise deal with the operation of the ship during the period of the arrest.

In default of agreement between the parties as to the sufficiency of the bail or other security, the Court or other appropriate judicial authority shall determine the nature and amount thereof.

The request to release the ship against such security shall not be construed as an acknowledgement of liability or as a waiver of the benefit of the legal limitation of liability of the owner of the ship.

Article 6

All questions whether in any case the claimant is liable in damages for the arrest of a ship or for the costs of the bail or other security furnished to release or prevent the arrest of a ship, shall be determined by the law of the Contracting State in whose jurisdiction the arrest was made or applied for.

The rules of procedure relating to the arrest of a ship, to the application for obtaining the authority referred to in Article 4, and to all matters of procedure which the arrest may entail, shall be governed by the law of the Contracting State in which the arrest was made or applied for.

Article 7

(1) The Courts of the country in which the arrest was made shall have jurisdiction to determine the case upon its merits if the domestic law of the country in which the arrest is made gives jurisdiction to such Courts, or in any of the following cases namely:

if the claimant has his habitual residence or principal place of business in the country in which the arrest was made;

(b) if the claim arose in the country in which the arrest was made;

(c) if the claim concerns the voyage of the ship during which the arrest was made;

(d) if the claim arose out of a collision or in circumstances covered by Article 13 of the International Convention for the unification of certain rules of law with respect

to collisions between vessels, signed at Brussels on 23 September 1910:

(e) if the claim is for salvage;

(f) if the claim is upon a mortgage or hypothecation of the ship arrested.

(2) If the Court within whose jurisdiction the ship was arrested has no jurisdiction to decide upon the merits, the bail or other security given in accordance with Article 5 to procure the release of the ship shall specifically provide that it is given as security for the satisfaction of any judgement which may eventually be pronounced by a Court having jurisdiction so to decide; and the Court or other appropriate judicial authority of the country in which the arrest is made shall fix the time within which the claimant shall bring an action before a Court having such jurisdiction.

(3) If the parties have agreed to submit the dispute to the jurisdiction of a particular Court other than that within whose jurisdiction the arrest was made or to arbitration, the Court or other appropriate judicial authority within whose jurisdiction the arrest was made may fix the time within which the claimant shall bring proceedings.

(4) If, in any of the cases mentioned in the two preceding paragraphs, the action or proceedings are not brought within the time so fixed, the defendant may apply for the release of the ship or of the bail or other security.

(5) This article shall not apply in cases covered by the provisions of the revised Rhine Navigation Convention of 17 October 1868.

Article 8

(1) The provisions of this Convention shall apply to any vessel flying the flag of a Contracting State in the jurisdiction of any Contracting State.

(2) A ship flying the flag of a non-Contracting State may be arrested in the jurisdiction of any Contracting State in respect of any of the maritime claims enumerated in Article 1 or of any other claim for which the law of the Contracting State permits arrest.

(3) Nevertheless any Contracting State shall be entitled wholly or partly to exclude from the benefits of this Convention any Government of a non-Contracting State or any person who has not, at the time of the arrest, his habitual residence or principal place of business in one of the Contracting States.

(4) Nothing in this Convention shall modify or affect the rules of law in force in the respective Contracting States relating to the arrest of any ship within the jurisdiction of the State of her flag by a person who has his habitual residence or principal place of business in that State.

(5) When a maritime claim is asserted by a third party other than the original claimant, whether by subrogation, assignment or otherwise, such third party shall, for the purpose of this Convention, be deemed to have the same habitual residence or principal place of business as the original claimant.

Article 9

Nothing in this Convention shall be construed as creating a right of action, which, apart from the provisions of this Convention, would not arise under the law applied by the Court which had seisin of the case, nor as creating any maritime liens which do not exist under such law or under the Convention on Maritime Mortgages and Liens, if the latter is applicable.

Article 10

The high contracting parties may at the time of signature, deposit or ratification or accession, reserve

(a) the right not to apply this Convention to the arrest of a ship for any of the claims enumerated in paragraphs (o) and (p) of Article 1, but to apply their domestic laws to such claims;

(b) the right not to apply the first paragraph of Article 3 to the arrest of a ship, within their jurisdiction, for claims set out in Article 1, paragraph (q).

Article 11

The High Contracting Parties undertake to submit to arbitration any disputes between States arising out of the interpretation or application of this Convention, but this shall be without prejudice to the obligations of those High Contracting Parties who have agreed to submit their disputes to the International Court of Justice.

Article 12

This Convention shall be open for signature by the States represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law. The protocol of signature shall be drawn up through the good offices of the Belgian Ministry of Foreign Affairs.

Article 13

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Ministry of Foreign Affairs which shall notify all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

Article 14

(a) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, six months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.

(b) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification six months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 15

Any State not represented at the Ninth Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The accession of any State shall be notified to the Belgian Ministry of Foreign

Affairs which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the receipt of such notification but not before the Convention has come into force in accordance with the provisions of Article 14 (a).

Article 16

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to the Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the conference within six months thereafter.

Article 17

Any High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all the other High Contracting Parties of such notification.

Article 18

(a) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible. The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Convention in respect of such High Contracting Party.

(b) A High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (a) of this Article extending the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Ministry of Foreign Affairs that the Convention shall cease to extend to such territory and the Convention shall one year after the receipt of the notification by the Belgian Ministry of Foreign Affairs cease to extend thereto.

(c) The Belgian Ministry of Foreign Affairs shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this Article.

Done in Brussels, on 10 May 1952, in the French and English languages, the two texts being equally authentic.

RATIFICATION

Belgium	April 10, 1961
Egypt	August 24, 1955
France	May 25, 1957
Germany (F.R.)	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	March 18, 1959
Greece	February 27, 1967
Holy See	August 10, 1956
Italy	November 9, 1979
Netherlands	January 20, 1983
Portugal	May 4, 1957
Spain	December 8, 1953
Yugoslavia	July 25, 1967

ACCESSION

Algeria	August 18, 1964
Bahamas	May 12, 1965
Benin	April 23, 1958
Cameroon	April 23, 1958
Centrafrica Republic	April 23, 1958
Comore Isles	April 23, 1958
Congo Popular Republic	April 23, 1958
Costa Rica	July 13, 1955
Cuba	November 21, 1983
Djibouti	April 23, 1958
Dominican Republic	May 12, 1965
Fiji	October 10, 1970
France	
Overseas Territories	April 23, 1958
Gabon	April 23, 1958
Germany	
Land Berlin	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	
(Overseas Territories)	
Antigua, Cayman Islands, Montser-	
rat, St. Christopher Nevis, Anguilla	May 12, 1965
St. Helena, St. Lucia, Belize,	September 21, 1965
Turks's Isles and Caecos	
Bermuda	May 30, 1963
British Virgin Islands	May 29, 1963
Falkland Islands and dependencies	October 17, 1969
Gibraltar, Hong Kong	March 29, 1963

Guernsey	December 8, 1965
Grenada	May 12, 1965
Guiana	March 29, 1963
Guinea Republic	April 23, 1958
Haiti	November 4, 1954
Haute-Volta	April 23, 1958
Ivory Coast	April 23, 1958
Khmere Republic	November 12, 1956
Kiribati	September 21, 1965
Malagache Republic	April 23, 1958
Mauritania	April 23, 1958
Mauritius	March 29, 1963
Niger	April 23, 1958
Nigeria	November 7, 1963
North Borneo	March 29, 1963
Paraguay	November 22, 1967
Poland	July 16, 1976
Sarawak	September 28, 1962
Senegal	April 23, 1958
Seychelles	March 29, 1963
Solomon Isles	September 21, 1965
St. Lucia	May 12, 1965
Sudan	April 23, 1958
Switzerland	May 28, 1954
Syrian Arabic Republic	February 3, 1972
Tchad	April 23, 1958
Togo	April 23, 1958
Tonga	June 13, 1978
Tuvalu	September 21, 1965
Zaire Republic	July 17, 1967

ภาคผนวก ข.



พระราชบัญญัติ

การกักเรือ

พ.ศ. ๒๕๓๔

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๘ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๓๔

เป็นปีที่ ๔๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภามติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔"

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

"เรือ" หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ

"สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ" หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ก) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ

(ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(ค) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ เช่า เช่าซื้อ หรือยืมเรือ การให้บริการ บรรทุก หรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่มีการออกใบตราส่ง

(จ) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่งและเจ้าของของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนาด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้นหรือต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายหรือเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน

ของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือนั้น ทั้งนี้ เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญา
ระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องนี้ไว้

- (จ) การสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่บรรทุกมาในเรือ
- (ข) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด
- (ช) การให้บริการนำร่อง
- (ฅ) การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือหรือการ
ซ่อมบำรุงเรือ
- (ญ) การต่อ ซ่อม หรือจัดเครื่องบริภัณฑ์ให้แก่เรือ หรือค่าธรรมเนียมการใช้
อยู่เรือ
- (ฎ) การให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ
- (ฏ) ค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ
- (ฐ) ค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือ
- (ท) ค่าใช้จ่ายของเรือที่นายเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทนหรือผู้ส่งของได้ทดลองจ่าย
ไปแทนเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ
- (ฒ) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ
- (ณ) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้เรือ หรือ
รายได้จากเรือ

(ค) การจำนองเรือ

“เจ้าหนี้” หมายความว่า ผู้มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ผู้ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
แต่งตั้งให้ปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“ศาล” หมายความว่า ศาลแพ่ง ศาลแพ่งธนบุรี และศาลจังหวัด

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ภายใต้บังคับมาตรา ๕ และมาตรา ๖ ก่อนฟ้องคดีต่อศาล ไม่ว่า
ลูกหนี้จะมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม เจ้าหนี้ซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร
อาจขอให้ศาลสั่งกักเรือลำหนึ่งลำใดที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้
เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ โดยทำเป็น
คำร้องยื่นต่อศาลที่เรือซึ่งเจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล

มาตรา ๕ เจ้าหนี้อาจขอให้ศาลสั่งกักเรือที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองแต่มิได้เป็น
ของลูกหนี้ได้ ถ้าเหตุแห่งสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเกิดจากเรือหรือธุรกิจของเรือนั้นและ
ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเรือนั้นทั้งในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือและในเวลา
ที่ขอให้ศาลสั่งกักเรือ

มาตรา ๖ ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเป็นข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรม-
สิทธิ์ในตัวเรือ ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองเรือ การใช้เรือ หรือ
รายได้จากเรือ หรือข้อพิพาทเกี่ยวกับการจำนองเรือ เจ้าหนี้จะขอให้ศาลสั่งกักเรืออื่น

ที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง นอกจากเรือลำที่เกี่ยวกับข้อพิพาทนั้นมิได้

มาตรา ๗ คำร้องขอให้กักเรือให้ทำเป็นคำร้องฝ่ายเดียว

คำร้องขอให้กักเรือต้องแสดงโดยแจ้งชัดซึ่งสภาพแห่งสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ
หนี้ที่จะใช้สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ และอย่างน้อยต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อเจ้าหนี้
ชื่อลูกหนี้ ชื่อเรือ หมายเลขทะเบียนเรือ ขนาดเรือ สัญชาติ และเมืองท่าขึ้นทะเบียน
เรือ ชื่อนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือหากทราบและท่าเลหรือถิ่นที่ทอดจอดเรือ

มาตรา ๘ เมื่อได้รับคำร้องขอให้กักเรือ ให้ศาลดำเนินการไต่สวนฝ่ายเดียว
เป็นการด่วน

ถ้าเป็นที่พอใจจากพยานหลักฐานที่เจ้าหนี้นำมาสืบว่าสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ
ที่ยกขึ้นอ้างเป็นเหตุในการขอให้กักเรือนั้นมีมูล และในกรณีที่เรือที่เจ้าหนี้ขอให้ศาล
สั่งกักมิได้อยู่ในราชอาณาจักรในเวลาที่ยื่นคำร้อง เจ้าหนี้ได้แสดงให้เห็นที่พอใจศาลว่าเรือ
นั้นจะเข้ามาในราชอาณาจักรและจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล ให้ศาลสั่งกักเรือนั้น

ในการสั่งกักเรือตามวรรคสอง ถ้าเป็นกรณีที่ลูกหนี้ไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร
ศาลจะสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันตามที่ศาลเห็นสมควรมาวางต่อศาลก่อนการบังคับ
ตามคำสั่งกักเรือ เพื่อเป็นประกันความเสียหายเนื่องจากการกักเรือ ซึ่งเจ้าหนี้จะต้องรับผิดชอบ
ต่อลูกหนี้ก็ได้ แต่ในกรณีที่ลูกหนี้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรให้ศาลสั่งให้เจ้าหนี้นำหลัก
ประกันมาวางต่อศาลก่อนการบังคับตามคำสั่งกักเรือทุกกรณี เว้นแต่เจ้าหนี้จะแสดงให้เห็น
เป็นที่พอใจศาลว่า ทรัพย์สินอื่นของลูกหนี้ที่อยู่ในราชอาณาจักรมีไม่เพียงพอที่จะชำระ
หนี้ให้แก่เจ้าหนี้ได้

คำสั่งกักเรือตามวรรคสองให้ศาลกำหนดหลักประกันที่ลูกหนี้หรือบุคคลตาม
มาตรา ๒๒ จะต้องวางต่อศาลเพื่อขอให้ปล่อยเรือนั้นไว้ด้วย

คำสั่งกักเรือตามมาตรานี้ให้เป็นที่ลุล่วง

มาตรา ๙ ในการบังคับตามคำสั่งกักเรือ ให้ศาลออกหมายกักเรือส่งให้เจ้า
พนักงานบังคับคดีเพื่อดำเนินการต่อไปเป็นการด่วน และให้เจ้าพนักงานบังคับคดีนั้น
ดำเนินการตามหมายกักเรือได้ทั่วราชอาณาจักร

หมายกักเรือตามวรรคหนึ่งให้ทำตามแบบที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม
กำหนด

มาตรา ๑๐ ก่อนเจ้าพนักงานบังคับคดีดำเนินการกักเรือ ให้เจ้าหนี้ชำระ
ค่าธรรมเนียมกักเรือในอัตราร้อยละหนึ่งของหนี้ที่เจ้าหนี้จะใช้สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ
แต่ไม่เกินหนึ่งแสนบาท

ในกรณีเจ้าหนี้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ ให้หักค่าธรรมเนียมกักเรือ
ตามวรรคหนึ่งจากค่าขึ้นศาลที่เจ้าหนี้จะต้องเสียในคดีนั้นด้วย และให้ถือว่าค่าธรรมเนียม
กักเรือเป็นส่วนหนึ่งของค่าฤชาธรรมเนียมตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง
สำหรับคดีนั้น

มาตรา ๑๑ เมื่อได้รับหมายกักเรือจากศาล ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีแจ้งโดยทางโทรศัพท์ โทรเลข โทรพิมพ์ หรือวิธีการอื่น ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่าทราบโดยพลันว่าศาลได้สั่งกักเรือลำนั้น ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

เมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าพนักงานบังคับคดีตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่าระงับการปล่อยเรือนั้นออกจากท่า เพื่อให้เจ้าพนักงานบังคับคดีปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๒ ต่อไปจนกว่าจะได้รับแจ้งเป็นอย่างอื่น

มาตรา ๑๒ เมื่อได้รับหมายกักเรือจากศาลให้เจ้าพนักงานบังคับคดีมีหน้าที่

(๑) ส่งหมายกักเรือให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือลงลายมือชื่อรับไว้ในใบรับเป็นหลักฐาน

(๒) ปิดหมายกักเรือไว้ ณ ที่แลเห็นได้ง่ายในเรือ

(๓) ดำเนินการอย่างอื่นที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุผลตามหมายกักเรือ และ

(๔) แจ้งเป็นหนังสือให้สถานกงสุลของประเทศที่เรือนั้นมีสัญชาติทราบถึงการกักเรือ

ในการส่งหมายกักเรือตาม (๑) ถ้านายเรือหรือผู้ควบคุมเรือปฏิเสธไม่ยอมลงลายมือชื่อรับหมายกักเรือจากเจ้าพนักงานบังคับคดี เจ้าพนักงานบังคับคดีชอบที่จะขอให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือตำรวจไปด้วยเพื่อเป็นพยานและถ้านายเรือหรือผู้ควบคุมเรือยังคงปฏิเสธไม่ยอมลงลายมือชื่อรับอีกก็ให้วางหมายกักเรือไว้ ณ ที่นั้น และให้ถือว่าบุคคลดังกล่าวได้รับหมายกักเรือนั้นแล้ว

ในกรณีที่ไม่สามารถส่งหมายกักเรือนั้นได้ตามความใน (๑) หรือวรรคสอง ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือไว้ ณ ที่แลเห็นได้ง่ายในเรือ และให้ถือว่าบุคคลดังกล่าวได้รับหมายกักเรือนั้นแล้ว

ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีทำรายงานการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๑๒ และส่งต่อศาลเพื่อรวมไว้ในสำนวนความต่อไป

มาตรา ๑๓ ในการบังคับตามหมายกักเรือ ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีมีอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งว่าด้วยการบังคับคดีตามคำพิพากษาหรือคำสั่งโดยอนุโลม และให้มีอำนาจสั่งให้นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ คนประจำเรือ และบุคคลอื่นซึ่งเกี่ยวข้อง กระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อให้บรรลุผลตามหมายกักเรือ ถ้าบุคคลเช่นว่านั้นฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีร้องขอความช่วยเหลือจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือตำรวจเพื่อให้สามารถดำเนินการตามคำสั่งได้ และในการนี้ให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือตำรวจมีอำนาจจับกุมและควบคุมตัวบุคคลเช่นว่านั้นไว้เท่าที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี

ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีร้องขอหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควร พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้นายเรือ ทอดจอดเรือ ณ ที่ปลอดภัย หรือดำเนินการอย่างอื่นเพื่อให้บรรลุผลตามหมายกักเรือได้ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นอุปสรรคในการขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ

มาตรา ๑๔ ให้เจ้าหน้าที่ช่วยเหลือเจ้าพนักงานบังคับคดีและทรอง
ค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่จำเป็นต้องจ่ายในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดีตามมาตรา
๑๑ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๒๖

ถ้าเจ้าหน้าที่ไม่ยอมช่วยเหลือหรือไม่ยอมทรองค่าใช้จ่ายตามวรรคหนึ่งและการ
ไม่ช่วยเหลือหรือไม่ทรองค่าใช้จ่ายเช่นว่านั้นทำให้เจ้าพนักงานบังคับคดีไม่สามารถ
ปฏิบัติหน้าที่ต่อไปได้ ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีหรือการปฏิบัติหน้าที่ไว้และรายงานให้ศาล
ที่มีคำสั่งกักเรือทราบโดยด่วน

เมื่อได้รับรายงานจากเจ้าพนักงานบังคับคดีตามวรรคสอง ให้ศาลมีคำสั่ง ดังนี้

(๑) ในกรณีที่ยังมิได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) ให้งดการบังคับตาม
คำสั่งกักเรือไว้ จนกว่าเจ้าหน้าที่จะช่วยเหลือและทรองค่าใช้จ่ายภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด
ซึ่งต้องไม่เกินสามวันทำการ เมื่อพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ถ้าเจ้าหน้าที่ยังไม่ยอมช่วยเหลือ
และทรองค่าใช้จ่าย ให้เจ้าพนักงานบังคับคดีแจ้งให้เจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อย
เรือออกจากท่าทราบเพื่อให้ยกเลิกการระงับการปล่อยเรือตามมาตรา ๑๑ วรรคสอง โดย
ให้นำความในมาตรา ๒๖ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

(๒) ในกรณีที่ได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) แล้ว ให้เจ้าหน้าที่ให้ความ
ช่วยเหลือและทรองค่าใช้จ่าย โดยแสดงความจำนงต่อเจ้าพนักงานบังคับคดีภายในระยะ
เวลาที่ศาลกำหนดซึ่งต้องไม่เกินสามวันทำการ ถ้าเจ้าหน้าที่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าว ให้
ศาลสั่งปล่อยเรือหรือคืนหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา ๒๑ หรือมาตรา ๒๒ แล้วแต่กรณี
คำสั่งศาลตามมาตรา ๒๑ ให้เป็นที่สุด

มาตรา ๑๕ ความรับผิดชอบของเรือ นายเรือ ผู้ควบคุมเรือ คนประจำเรือ
หรือต่อบุคคลภายนอก เพื่อความเสียหาย ถ้าหากมี อันเกิดจากการกักเรือ ย่อมไม่ตกแก่
เจ้าพนักงานบังคับคดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แต่ตกแก่เจ้าหน้าที่ เว้นแต่เจ้าพนักงานบังคับ
คดีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กระทำการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือ
กฎหมายอื่น

มาตรา ๑๖ หมายกักเรือให้ใช้บังคับได้ทั่วราชอาณาจักรจนกว่าจะสิ้นอายุ
ความฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้น

มาตรา ๑๗ เมื่อได้ดำเนินการตามมาตรา ๑๒ (๑) และ (๒) แล้ว

(๑) ให้การกักเรือตามคำสั่งกักเรือมีผลใช้บังคับจนกว่าศาลจะมีคำสั่งเป็นอย่าง
อื่น และ

(๒) การก่อให้เกิด โอน หรือเปลี่ยนแปลงใด ๆ เกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ
หรือสิทธิครอบครองเรือระหว่างที่การกักเรือตามคำสั่งกักเรือมีผลใช้บังคับจะใช้ยันแก่
เจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานบังคับคดีมิได้

มาตรา ๑๘ เรือที่ถูกกักตามพระราชบัญญัตินี้ให้ถือว่าเป็นทรัพย์สินอันเจ้า
พนักงานได้ยึดไว้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

มาตรา ๑๙ ถ้าลูกหนี้นำเงินมาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ ตามมาตรา ๘ วรรคสี่ โดยยอมรับผิดชอบ ให้การกักเรือตามคำสั่งกักเรือเป็นอันสิ้นสุดลง และให้ศาลสั่งปล่อยเรือที่กักไว้ นั้นโดยพลัน

ในกรณีเช่นนี้ ให้ถือว่าได้มีคำพิพากษาของศาลถึงที่สุดให้เจ้าหน้าที่ชนะคดีตาม สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่ระบุไว้ในคำร้องขอให้กักเรือ

มาตรา ๒๐ ในกรณีที่ลูกหนี้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักร ถ้าลูกหนี้นำเงิน มาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือตามมาตรา ๘ วรรคสี่ โดยไม่ยอมรับผิดชอบ ให้การกักเรือตามคำสั่งกักเรือเป็นอันสิ้นสุดลง และให้ศาลสั่งปล่อยเรือที่กักไว้ นั้นโดยพลัน

มาตรา ๒๑ ลูกหนี้ซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจขอให้ศาลที่สั่ง กักเรือปล่อยเรือนั้นโดยทำเป็นคำร้องยื่นต่อศาล พร้อมทั้งวางหลักประกันตามที่ศาลกำหนด ไว้ในคำสั่งกักเรือ เพื่อเป็นประกันการชำระหนี้แก่เจ้าหน้าที่

ลูกหนี้จะมอบอำนาจโดยทำเป็นหนังสือหรือโดยทางโทรเลขหรือโทรพิมพ์ให้ บุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเป็นตัวแทนในการยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือก็ได้

ให้ลูกหนี้ตั้งบุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเป็นตัวแทนเพื่อรับคำคู่ความ และเอกสารในการดำเนินกระบวนการพิจารณา โดยจะทำเป็นหนังสือหรือโดยทางโทรเลข หรือโทรพิมพ์ก็ได้

ในกรณีที่ตัวแทนตามวรรคสองเป็นผู้ยื่นคำร้องขอต่อศาล ถ้าลูกหนี้ไม่ได้ตั้งตัว แทนตามวรรคสามไว้ ให้ถือว่าผู้ยื่นคำร้องนั้นเป็นตัวแทนตามวรรคสามด้วย

ให้ตัวแทนตามวรรคสอง และวรรคสาม ให้ถ้อยคำสาบานตัวต่อศาลว่าตนได้ รับมอบอำนาจจากลูกหนี้จริง และมีให้นำมาตรา ๔๗ วรรคสองและวรรคสาม แห่ง ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับแก่การตั้งตัวแทนดังกล่าว

มาตรา ๒๒ บุคคลอื่นซึ่งได้รับหรือจะได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูก กักอาจยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ปล่อยเรือได้โดยวางหลักประกันในนามของลูกหนี้ และให้ ถือว่าบรรดาการกระทำที่ผู้ยื่นคำร้องนั้นจำเป็นต้องกระทำไปในการขอให้ศาลปล่อยเรือ เป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของลูกหนี้

บุคคลตามวรรคหนึ่งจะมอบอำนาจโดยทำเป็นหนังสือหรือโดยทางโทรเลขหรือ โทรพิมพ์ให้บุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเป็นตัวแทนในการยื่นคำร้องขอให้ ปล่อยเรือก็ได้

ในกรณีที่บุคคลตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือโดยลูกหนี้ไม่ได้ ตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสามไว้ ให้ถือว่าผู้ยื่นคำร้องนั้นเป็นตัวแทนเพื่อรับคำ คู่ความและเอกสารในการดำเนินกระบวนการพิจารณาและถ้าผู้ยื่นคำร้องมิได้มีภูมิลำเนาใน ราชอาณาจักร ให้ตั้งบุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเพื่อรับคำคู่ความและเอกสาร แทนลูกหนี้โดยจะทำเป็นหนังสือหรือโดยทางโทรเลขหรือโทรพิมพ์ก็ได้

ให้ตัวแทนตามวรรคสอง และวรรคสาม ให้ถ้อยคำสาบานตัวต่อศาลว่าตนได้ รับมอบอำนาจจากบุคคลตามวรรคหนึ่งจริง และมีให้นำมาตรา ๔๗ วรรคสอง และ

วรรคสาม แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับแก่การตั้งตัวแทนดังกล่าว

มาตรา ๒๓ ในการยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือ นอกจากต้องวางหลักประกัน ตามมาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๒๒ วรรคหนึ่ง แล้ว

(๑) ในกรณีที่ถูกหนี้ยซึ่งมิได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเป็นผู้ยื่นคำร้องด้วย ตนเอง ต้องแนบหลักฐานการตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสาม ไปพร้อมกับคำร้อง

(๒) ในกรณีที่ตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสอง ของลูกหนี้ยเป็นผู้ยื่นคำร้อง ต้องแนบหลักฐานการตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสอง ไปพร้อมกับคำร้อง

(๓) ในกรณีที่บุคคลตามมาตรา ๒๒ วรรคหนึ่ง เป็นผู้ยื่นคำร้อง ถ้าผู้ยื่นคำ ร้องนั้นมิได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรและไม่ได้แนบหลักฐานการตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสาม ของลูกหนี้ย ต้องแนบหลักฐานการตั้งตัวแทนตามมาตรา ๒๒ วรรคสาม ไปพร้อมกับคำร้อง

ถ้าผู้ยื่นคำร้องไม่ปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ให้ศาลมีคำสั่งไม่รับพิจารณาคำร้องนั้น

มาตรา ๒๔ คำร้องขอให้ปล่อยเรือให้ทำเป็นคำร้องฝ่ายเดียว

มาตรา ๒๕ นอกจากกรณีตามมาตรา ๑๔ และมาตรา ๒๐ ศาลมีอำนาจ สั่งให้ปล่อยเรือได้ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) เจ้าหนี้ยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือ

(๒) เจ้าหนี้ยมิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวันนับแต่ วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒)

(๓) เมื่อมีคำร้องขอให้ปล่อยเรือตามมาตรา ๒๑ หรือ มาตรา ๒๒ และศาล ได้พิจารณาเป็นที่พอใจว่าหลักประกันที่ผู้ยื่นคำร้องวางต่อศาลมีมูลค่าหรือราคาไม่น้อย กว่าจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือหรือในกรณีผู้ยื่นคำร้องขอวางหลักประกันน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือโดยได้แสดงเหตุผลไว้ในคำร้อง เมื่อศาลได้ส่งสำเนาคำร้อง ให้เจ้าหนี้ยทราบเพื่อคัดค้านภายในเวลาที่ศาลกำหนด แต่เจ้าหนี้ยไม่คัดค้านภายในเวลา ที่ศาลกำหนดนั้น หรือเมื่อศาลได้พิจารณาคำคัดค้านของเจ้าหนี้ยแล้วเห็นว่าสมควรลด หลักประกันที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ และศาลได้สั่งให้ผู้ยื่นคำร้องวางหลักประกันตามที่เห็นสมควร และได้มีการวางหลักประกันนั้นแล้ว

คำสั่งปล่อยเรือตามมาตรา นี้ให้เป็นที่สุด

มาตรา ๒๖ เมื่อศาลได้มีคำสั่งปล่อยเรือตามมาตรา ๒๕ แล้ว ให้ศาลแจ้ง คำสั่งดังกล่าวให้เจ้าพนักงานบังคับคดีทราบ และให้เจ้าพนักงานบังคับคดีมีหน้าที่

(๑) แจ้งเป็นหนังสือให้เจ้าหนี้ยหรือลูกหนี้ยทราบ แล้วแต่กรณี

(๒) แจ้งเป็นหนังสือให้สถานกงสุลของประเทศที่เรือนั้นมีสัญชาติทราบ และ

(๓) แจ้งโดยทางโทรศัพท์ โทรเลข โทรพิมพ์ หรือวิธีการอื่น ให้เจ้าหนี้ยที่ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่าทราบโดยพินิจว่าศาลได้มีคำสั่งปล่อยเรือ นั้น ทั้งนี้ ตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด

เมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าพนักงานบังคับคดีตาม (๓) ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับ การปล่อยเรือออกจากท่าดำเนินการปล่อยเรือนั้นโดยไม่ชักช้า

มาตรา ๒๗ ให้ศาลสั่งคืนหลักประกันที่เจ้าหน้าที่ ลูกหนี้ หรือบุคคลตามมาตรา ๒๒ วางไว้ต่อศาลเมื่อ

(๑) เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวันนับแต่ วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) และลูกหนี้อื่นคำร้องต่อ ศาลขอให้คืนหลักประกันของตนเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันดังกล่าว

(๒) ลูกหนี้มิได้ฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการที่เจ้าหน้าที่ขอให้สั่ง กักเรือภายในหกสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) และเจ้าหนี้อื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวัน ดังกล่าว

(๓) เจ้าหนี้หรือลูกหนี้อื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนไม่ว่าใน เวลาใด ๆ และคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งไม่คัดค้าน

(๔) ในกรณีที่มีการวางหลักประกันตามมาตรา ๒๒

(ก) เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) และบุคคลตาม มาตรา ๒๒ ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลักประกันของตนเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันดังกล่าว

(ข) เจ้าหนี้หรือบุคคลตามมาตรา ๒๒ ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้คืนหลัก ประกันของตนไม่ว่าในเวลาใด ๆ และเจ้าหนี้หรือบุคคลตามมาตรา ๒๒ แล้วแต่กรณีไม่ คัดค้าน

มาตรา ๒๘ เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ (๒) แล้ว เจ้าหนี้จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลตั้งต่อไปนี้ก็ได้ คือ

(๑) ศาลที่สั่งกักเรือ

(๒) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา ความแพ่ง ซึ่งมีไซศาลตาม (๑) แต่ศาลจะรับฟ้องไว้พิจารณาต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้อง แสดงให้เห็นที่พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก

มาตรา ๒๙ เมื่อลูกหนี้ซึ่งมิได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรถูกฟ้องคดีแล้ว และยังไม่ได้ตั้งทนายความไว้ การส่งคำคู่ความหรือเอกสารอื่นใดให้แก่จำเลย ถ้าไม่ สามารถส่งในราชอาณาจักรได้ ให้เจ้าพนักงานศาลปฏิบัติดังนี้

(๑) ถ้ามีตัวแทนตามมาตรา ๒๑ วรรคสาม ให้ส่งแก่ตัวแทนดังกล่าว

(๒) ถ้าเป็นกรณีตามมาตรา ๒๒ วรรคสาม ให้ส่งแก่ผู้ยื่นคำร้องหรือบุคคล ซึ่งผู้ยื่นคำร้องตั้งไว้เพื่อรับคำคู่ความหรือเอกสาร แล้วแต่กรณี

(๓) ถ้าไม่มีตัวแทนตาม (๑) และไม่เป็นกรณีตาม (๒) ให้ส่งแก่นายเรือหรือ ผู้ควบคุมเรือนั้น ที่เรือหรือ ณ ที่อยู่ของบุคคลดังกล่าวในราชอาณาจักร

ในกรณีที่ไม่สามารถส่งคำคู่ความหรือเอกสารให้แก่บุคคลตาม (๑) หรือ (๒) ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้ ศาลอาจสั่งให้ปิดคำคู่ความหรือเอกสารไว้ในที่แลเห็นได้ง่าย ณ ภูมิลำเนาหรือสำนักทำางานของบุคคลดังกล่าว หรือในกรณีที่ไม่สามารถส่งคำคู่ความหรือเอกสารให้แก่บุคคลตาม (๓) ได้ ศาลอาจสั่งให้ปิดคำคู่ความหรือเอกสารไว้ ณ ที่แลเห็นได้ง่ายในเรือ ในกรณีเช่นนี้มีให้นำมาตรา ๗๕ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับ

เมื่อได้ปฏิบัติตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองแล้ว ให้ถือว่าจำเลยได้รับคำคู่ความหรือเอกสารนั้นเมื่อระยะเวลาสิบห้าวันได้ล่วงพ้นไปแล้วนับแต่วันที่ได้ส่งหรือปิดคำคู่ความหรือเอกสารนั้น

มาตรา ๓๐ ในกรณีที่ลัทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเกิดจากความเสียหายแก่ชีวิตร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีสาเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ เมื่อพนักงานอัยการเห็นสมควรจะรับดำเนินคดีตามลัทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือดังกล่าวแทนเจ้าหนี้ก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ให้พนักงานอัยการมีอำนาจยื่นคำร้องขอให้กักเรือแทนเจ้าหนี้ และให้ได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมกักเรือตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๑ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่กับออกระเบียบเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

อานันท์ ปันยารชุน

นายกรัฐมนตรี

หมายเหตุ- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณกว่าร้อยละ ๙๐ เป็นเรือต่างชาติ ซึ่งเจ้าของเรือและผู้ดำเนินงานของเรือเหล่านี้ส่วนมากไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร เมื่อเกิดกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต้องรับผิดชอบทางแพ่งต่อบุคคลซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะมีความรับผิดทางสัญญา ความรับผิดเพื่อละเมิด หรือความรับผิดโดยผลแห่งกฎหมาย บุคคลดังกล่าวก็ไม่สามารถดำเนินการให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานชำระหนี้หรือขอใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนได้ เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักรซึ่งหากนำคดีขึ้นสู่ศาลก็ไม่เกิดประโยชน์แก่เจ้านี้ ประกอบกับพฤติการณ์ทำนองเดียวกันนี้ เจ้านี้ในต่างประเทศสามารถฟ้องร้องเจ้าของเรือไทยหรือผู้ดำเนินงานต่อศาลในประเทศของตนได้ สมควรมีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ ให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้ หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้ ทั้งนี้ เพื่อคุ้มครองเจ้านี้ในราชอาณาจักรไม่ให้เสียเปรียบเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต่างชาติโดยไม่เป็นธรรม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ภาคผนวก ค.

England and Wales

THE SUPREME COURT ACT 1981

(1981 c. 54)

Admiralty jurisdiction

20. Admiralty jurisdiction of High Court

(1) The Admiralty jurisdiction of the High Court shall be as follows, that is to say—

- (a) jurisdiction to hear and determine any of the questions and claims mentioned in subsection (2);
- (b) jurisdiction in relation to any of the proceedings mentioned in subsection (3);
- (c) any other Admiralty jurisdiction which it had immediately before the commencement of this Act; and
- (d) any jurisdiction connected with ships or aircraft which is vested in the High Court apart from this section and is for the time being by rules of court made or coming into force after the commencement of this Act assigned to the Queen's Bench Division and directed by the rules to be exercised by the Admiralty Court.

(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;
 - (l) 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;
 - (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.
- (3) The proceedings referred to in subsection (1)(b) are—
- (a) any application to the High Court under the Merchant Shipping Acts 1894 to 1979 other than an application under section 55 of the Merchant Shipping Act 1894 for the

appointment of a person to act as a substitute for a person incapable of acting;

- (b) any action to enforce a claim for damage, loss of life or personal injury arising out of—
 - (i) a collision between ships; or
 - (ii) the carrying out of or omission to carry out a manoeuvre in the case of one or more of two or more ships; or
 - (iii) non-compliance, on the part of one or more of two or more ships, with the collision regulations;
- (c) any action by shipowners or other person under the Merchant Shipping Acts 1894 to 1979 for the limitation of the amount of their liability in connection with a ship or other property.

(4) The jurisdiction of the High Court under subsection (2)(b) includes power to settle any account outstanding and unsettled between the parties in relation to the ship, and to direct that the ship, or any share thereof, shall be sold, and to make such other order as the court thinks fit.

(5) Subsection (2)(e) extends to—

- (a) any claim in respect of a liability incurred under the Merchant Shipping (Oil Pollution) Act 1971; and
- (b) any claim in respect of a liability falling on the International Oil Pollution Compensation Fund under Part I of the Merchant Shipping Act 1974.

(6) The reference in subsection (2)(j) to claims in the nature of salvage includes a reference to such claims for services rendered in saving life from a ship or an aircraft or in preserving cargo, apparel or wreck as, under sections 544 to 546 of the Merchant Shipping Act 1894, or any Order in Council made under section 51 of the Civil Aviation Act 1949, are authorised to be made in connection with a ship or an aircraft.

(7) The preceding provisions of this section apply—

- (a) in relation to all ships or aircraft, whether British or not and whether registered or not and wherever the residence or domicile of their owners may be;
- (b) in relation to all claims, wherever arising (including, in the case of cargo or wreck salvage, claims in respect of cargo or wreck found on land); and
- (c) so far as they relate to mortgages and charges, to all mortgages or charges, whether registered or not and whether legal or equitable, including mortgages and charges created under foreign law:

Provided that nothing in this subsection shall be construed as

extending the cases in which money or property is recoverable under any of the provisions of the Merchant Shipping Acts 1894 to 1979.

21. Mode of exercise of Admiralty jurisdiction

(1) Subject to section 22, an action in personam may be brought in the High Court in all cases within the Admiralty jurisdiction of that court.

(2) In the case of any such claim as is mentioned in section 20(2)(a), (c) or (s) or any such question as is mentioned in section 20(2)(b), an action in rem may be brought in the High Court against the ship or property in connection with which the claim or question arises.

(3) In any case in which there is a maritime lien or other charge on any ship, aircraft or other property for the amount claimed, an action in rem may be brought in the High Court against that ship, aircraft or property.

(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

(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.

(5) In the case of a claim in the nature of towage or pilotage in respect of an aircraft, an action in rem may be brought in the High Court against the aircraft if, at the time when the action is brought, it is beneficially owned by the person who would be liable on the claim in an action in personam.

(6) Where, in the exercise of its Admiralty jurisdiction, the High Court orders any ship, aircraft or other property to be sold, the court shall have jurisdiction to hear and determine any question arising as to the title to the proceeds of sale.

(7) In determining for the purposes of subsections (4) and (5) whether a person would be liable on a claim in an action in personam it shall be assumed that he has his habitual residence or a place of business within England or Wales.

(8) Where, as regards any such claim as is mentioned in section 20(2)(e) to (r), a ship has been served with a writ or arrested in an action in rem brought to enforce that claim, no other ship may be served with a writ or arrested in that or any other action in rem brought to enforce that claim; but this subsection does not prevent the issue, in respect of any one such claim, of a writ naming more than one ship or of two or more writs each naming a different ship.

ประวัติผู้เขียน

นายสงคราม วัฒนะรัตน์ เกิดเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2513 ที่อำเภอสำโรงทาบ จังหวัดสุรินทร์ สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีนิติศาสตร์บัณฑิต จากคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เมื่อปี พ.ศ. 2537 สำเร็จเป็นเนติบัณฑิตไทยที่สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา เมื่อปี พ.ศ. 2538 เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิตที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2537 ปัจจุบันทำงานในตำแหน่งนิติกรที่สำนักงานจัดการทรัพย์สินจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย