

รายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔

ส่วนที่ ๑  
ข้อมูลเบื้องต้น

๑. หน่วยงานผู้รับผิดชอบการประเมินผลสัมฤทธิ์ กรมบังคับคดี
๒. หน่วยงานผู้บังคับใช้กฎหมาย กรมบังคับคดี และกรมเจ้าท่า
๓. ผู้รักษาการตามกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๔. เหตุแห่งการประเมินผลสัมฤทธิ์ (ตอบได้มากกว่า ๑ ข้อ)
  - ครบรอบระยะเวลาที่กำหนด
  - ได้รับหนังสือร้องเรียนหรือข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องในเรื่อง (ระบุเรื่องที่ได้รับการร้องเรียนหรือมีข้อเสนอแนะ).....
  - ได้รับข้อเสนอแนะจากคณะกรรมการพัฒนากฎหมายในเรื่อง (ระบุเรื่องที่ได้รับการเสนอแนะให้ประเมิน).....
  - อื่น ๆ คือ.....
๕. วันที่มีเหตุแห่งการประเมินผลสัมฤทธิ์ ปีพ.ศ. ๒๕๖๖ โดยประเมินผลที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย ตั้งแต่วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๕ ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๕
๖. รายชื่อกฎที่เป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลสัมฤทธิ์ในรายงานฉบับนี้ ไม่มี
๗. รายชื่อกฎที่ดำเนินการประเมินผลสัมฤทธิ์เป็นการเฉพาะ (ประเมินผลสัมฤทธิ์เป็นรายฉบับตามแบบรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎ) ไม่มี

ส่วนที่ ๒

การวิเคราะห์ความจำเป็นและผลกระทบของกฎหมาย

๘. กฎหมายนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาใด กฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการณที่เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานที่ไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรแต่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลซึ่งอยู่ในราชอาณาจักรไม่ว่าจะเป็นความรับผิดชอบตามสัญญา ความรับผิดชอบเพื่อละเมิด หรือความรับผิดชอบโดยผลของกฎหมาย ซึ่งบุคคลดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานชำระหนี้หรือชดเชยค่าเสียหายให้แก่ตนได้เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักร
๙. มาตรการสำคัญที่ทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้ คือ ให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นได้
๑๐. กฎหมายนี้มีบทบัญญัติกำหนดให้ประชาชนต้องกระทำการหรืองดเว้นกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือไม่ อย่างไร กฎหมายฉบับนี้มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ประชาชนต้องกระทำการ คือ ก่อนเจ้าพนักงานบังคับคดี

ดำเนินการ ...



ดำเนินการกักเรือ ให้เจ้าหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียมกักเรือในอัตราร้อยละหนึ่งของหน้าที่เจ้าหน้าที่ใช้สิทธิเรียกกรองเกี่ยวกับเรือ แต่ไม่เกินหนึ่งแสนบาท

๑๑. กฎหมายนี้ยังมีความจำเป็นและสอดคล้องกับสภาพการณ์ พัฒนาการของเทคโนโลยี และวิถีชีวิตของประชาชนหรือไม่ เพียงใด หลักการของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ คือ การให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเพื่อที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ ซึ่งปัจจุบันเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณกว่าร้อยละ ๙๐ เป็นเรือต่างชาติ ซึ่งเจ้าของเรือและผู้ดำเนินงานของเรือเหล่านี้ส่วนมากไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร เมื่อเกิดกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต้องรับผิดชอบแก่บุคคลซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร บุคคลดังกล่าวก็ไม่สามารถดำเนินการให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานชำระหนี้หรือชดเชยค่าเสียหายให้แก่ตนได้เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักร ดังนั้น กฎหมายฉบับนี้จึงยังมีความจำเป็นและยังคงมีความสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน

๑๒. ประโยชน์ที่ประชาชนได้รับจากการมีกฎหมายนี้ คือ กฎหมายฉบับนี้จะเป็นประโยชน์สำหรับเจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิเรียกกรองเกี่ยวกับเรือที่จะมีประกันการชำระหนี้ โดยเฉพาะเพื่อคุ้มครองเจ้าหน้าที่ในราชอาณาจักรไม่ให้เสียเปรียบเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต่างชาติ

๑๓. กฎหมายนี้ก่อให้เกิดผลดังต่อไปนี้หรือไม่ อย่างไร (ให้พิจารณาตอบเฉพาะประเด็นสำคัญที่ตรงกับวัตถุประสงค์ของกฎหมาย โดยไม่ต้องตอบทุกประเด็นก็ได้)

- เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน ไม่เป็น
- ลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเป็นธรรมในสังคม กฎหมายฉบับนี้ให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองซึ่งลูกหนี้ดังกล่าวส่วนมากไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร เพื่อที่จะเป็นประกันการชำระหนี้ต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร อันเป็นการสร้างความเป็นธรรมให้กับเจ้าหน้าที่ที่อยู่ในราชอาณาจักรที่จะสามารถได้รับชำระหนี้
- เป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันหรือการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ไม่เป็น
- เป็นการพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับหลักสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ เป็น
- มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมหรือสุขภาพ หรือผลกระทบอื่นที่สำคัญ กฎหมายฉบับนี้มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ กล่าวคือ สามารถทำให้เจ้าหน้าที่ซึ่งอยู่ในราชอาณาจักรมีหลักประกันในการที่จะได้รับชำระหนี้จากลูกหนี้ซึ่งส่วนใหญ่อยู่นอกราชอาณาจักรและไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักรอันอาจจะบังคับคดีเอามาชำระหนี้ได้ ซึ่งทำให้ได้เงินกลับเข้ามาหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจโดยเฉพาะธุรกิจนำเข้า/ส่งออก ธุรกิจขนส่งทางเรือ ธุรกิจธนาคารพาณิชย์ ธุรกิจประกันภัย ฯลฯ

นอกจากกฎหมายฉบับนี้จะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจแล้วยังมีผลกระทบต่อสังคม กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิเรียกกรองเกี่ยวกับเรือที่เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ซึ่งเจ้าหน้าที่ส่วนนี้ส่วนใหญ่จะเป็นประชาชนซึ่งอาจไม่มีความสามารถในการดำเนินคดี สามารถร้องขอให้พนักงานอัยการยื่นคำร้องขอให้กักเรือแทนโดยได้รับยกเว้นค่าธรรมเนียมกักเรือซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเจ้าหน้าที่ สร้างความเป็นธรรมให้แก่ประชาชนและสังคม และถ้าหากลูกหนี้นำเงินมาวางศาลเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือโดยยอมรับผิดให้ถือว่าได้มีคำพิพากษาของศาลถึงที่สุดให้เจ้าหน้าที่ชนะคดีตามสิทธิเรียกกรองเกี่ยวกับเรือที่ระบุไว้ในคำร้องขอให้กักเรือโดยเจ้าหน้าที่ไม่ต้องฟ้องคดีอีก



๑๔. มีสถิติการดำเนินคดีและการลงโทษตามกฎหมาย หรือสถิติการปฏิบัติตามและการบังคับการ ให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร สถิติการดำเนินการกักเรือตามกฎหมายนี้ตั้งแต่ปีพ.ศ. ๒๕๕๕ ถึงพ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวน ๒๗ คดี

๑๕. มีปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายนี้หรือไม่อย่างไร ไม่มี

### ส่วนที่ ๓

#### การตรวจสอบเนื้อหาของกฎหมาย

๑๖. กฎหมายนี้มีความสัมพันธ์หรือใกล้เคียงกับกฎหมายอื่นหรือไม่อย่างไร กฎหมายฉบับนี้มีความใกล้เคียงกับประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ภาค ๔ วิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษาและการบังคับตามคำพิพากษา หรือคำสั่ง ในเรื่องวิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษา แต่ไม่เป็นการซ้ำซ้อนกันเนื่องจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ภาค ๔ เรื่องวิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษาเป็นวิธีการคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ภายหลังฟ้องคดี แต่ก่อนศาลจะมีคำพิพากษา ส่วนตามกฎหมายนี้เป็นเรื่องของวิธีการคุ้มครองประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ก่อนฟ้องคดี

๑๗. มีการฟ้องคดีต่อศาลรัฐธรรมนูญหรือศาลปกครอง หรือการร้องเรียนต่อผู้ตรวจการแผ่นดิน หรือคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติเกี่ยวกับกฎหมายนี้ที่เรื่องและในประเด็นใด ไม่มี

๑๘. การใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ และโทษอาญาในกฎหมายนี้ (ถ้ามี) ยังมีความเหมาะสมอยู่หรือไม่ อย่างไร กฎหมายฉบับนี้ไม่มีการใช้ระบบอนุญาต ระบบคณะกรรมการ ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ และโทษอาญา

### ส่วนที่ ๔

#### ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย

๑๙. การรับฟังความคิดเห็น

ได้รับฟังความคิดเห็นโดยถูกต้องตามข้อ ๕ และข้อ ๖ ของแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายแล้ว

ได้รับฟังความคิดเห็นโดยวิธีอื่นนอกจากผ่านระบบกลาง (หากมี โดยระบุทุกวิธี)

(๑) การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั่วไปผ่านเว็บไซต์ของหน่วยงาน ได้แก่ [www.led.go.th](http://www.led.go.th)

(๒) การส่งแบบสำรวจความคิดเห็นไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

ผู้เกี่ยวข้องมีความเห็นเกี่ยวกับกฎหมายนี้หรือผลกระทบของกฎหมายนี้อย่างไร

การรับฟังความคิดเห็นในการประเมินผลสัมฤทธิ์พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ผู้เกี่ยวข้องที่ได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบจากกฎหมายฉบับนี้มีจำนวนมากสามารถแบ่งออกได้เป็นกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้ กลุ่มหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานหรือองค์กรทางด้านขนส่งทางทะเล หน่วยงานหรือองค์กรทางการเงินและประกันภัย กลุ่มสำนักงานกฎหมาย กลุ่มนักวิชาการ และกลุ่มประชาชนทั่วไป ดังนั้น ในการรับฟังความคิดเห็นจึงได้จัดทำหนังสือเชิญกลุ่มบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมแสดงความคิดเห็น



ต่อกฎหมายฉบับนี้ โดยในแบบแสดงความคิดเห็นแบ่งคำถามเป็น ๔ ข้อ ทั้งนี้ สามารถสรุปสาระสำคัญของความเห็นหรือข้อเสนอแนะได้ดังนี้

**๑. ท่านเห็นว่าพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ยังมีความจำเป็นและสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน หรือไม่อย่างไร**

ผู้ตอบแบบสอบถามทุกรายมีความคิดเห็นว่าการกักเรือฉบับนี้ยังมีความจำเป็นและส่วนใหญ่เห็นว่ายังคงสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน แต่บางส่วนเห็นว่ากฎหมายฉบับนี้อาจไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน โดยมีความคิดเห็น ดังนี้

๑.๑ มีความเห็นว่าพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน เช่น ค่าธรรมเนียมในการกักเรือหลักประกันความเสียหาย ขั้นตอนปฏิบัติที่ล่าช้า เป็นต้น

๑.๒ มีความเห็นว่าในปัจจุบันได้มีกฎหมายที่ให้อำนาจหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐสั่งให้เอกชนผู้ที่กระทำความผิดตามกฎหมายที่กำหนดให้ชำระค่าปรับ ต้องชำระค่าปรับตามอัตราที่กฎหมายกำหนด ไม่ว่าจะเป็ค่าปรับทางอาญา ค่าปรับทางปกครอง และการปรับเป็นพินัย ซึ่งในท้ายที่สุดหากผู้ที่ถูกสั่งให้ชำระค่าปรับไม่ชำระค่าปรับ หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐจะต้องดำเนินการบังคับคดีเอากับทรัพย์สินของผู้ที่ถูกสั่งให้ชำระค่าปรับ แต่พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ไม่ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการที่หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ใช้อำนาจปรับตามกฎหมาย หากมีกรณีความผิดอันเกิดจากเรือและหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ใช้อำนาจตามกฎหมายสั่งให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือชำระค่าปรับ หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐย่อมไม่สามารถใช้สิทธิร้องขอให้ศาลสั่งกักเรือเพื่อเป็นหลักประกันในการบังคับให้ชำระค่าปรับได้

**๒. ท่านเห็นว่าบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ มีความชัดเจนเหมาะสมหรือไม่ หรือควรแก้ไขเพิ่มเติมอย่างไร**

ผู้ตอบแบบสอบถามความคิดเห็นส่วนใหญ่แล้วมีความเห็นว่ากฎหมายฉบับนี้มีความชัดเจนเหมาะสมแต่ควรแก้ไข โดยมีความคิดเห็น ดังนี้

๒.๑ มีความเห็นว่าพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ มีความเหมาะสมแต่ควรปรับปรุงแก้ไข ดังนี้

(๑) ควรปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน

(๒) ควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติบางส่วนให้สอดคล้องกับกฎหมายอื่นที่บัญญัติขึ้นภายหลัง และเพื่อความชัดเจนดังนี้

(๒.๑) บทนิยามคำว่า “ศาล” ในมาตรา ๓ ควรปรับปรุง เนื่องจากตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ออกใช้บังคับภายหลังพระราชบัญญัตินี้ บัญญัติให้คดีแพ่งเกี่ยวกับกักเรืออยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ มาตรา ๗ (๗) และเมื่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเปิดทำการแล้ว ห้ามมิให้ศาลชั้นต้นอื่นรับคดีที่อยู่ในอำนาจศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (หมายความว่าศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง และ/หรือศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศภาค) ไว้พิจารณาพิพากษา ดังนั้น เมื่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเปิดทำการเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๔๐ ศาลชั้นต้นอื่นย่อมไม่มีอำนาจพิจารณาคดีตามคำร้องขอ กักเรือ และคำร้องคำขออื่นที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่คดีที่ฟ้องร้องบังคับตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่เป็นเหตุขอให้กักเรือ



ตามพระราชบัญญัติการกักเรือฯ มาตรา ๒๘ ที่ศาลชั้นต้นอื่นที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนั้นมีเขตอำนาจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง และอาจต้องปรับปรุงถ้อยคำในมาตรา ๒๘ และมาตราอื่นที่ใช้คำว่า “ศาล” ให้สอดคล้องกับหลักการเรื่องเขตอำนาจศาลที่เปลี่ยนแปลงไปด้วย

(๒.๒) อาจต้องระบุให้ชัดเจนสำหรับกรณีการฟ้องคดีตามมาตรา ๒๕ และมาตรา ๒๗ ว่า หมายถึงการฟ้องคดีต่อศาลตามมาตรา ๒๘ และยอมเป็นศาลในราชอาณาจักรเท่านั้น ไม่รวมถึงการฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศหรือการเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการไม่ว่าในราชอาณาจักรหรือนอกราชอาณาจักร ซึ่งไม่อาจตีความขยายความเช่นนั้นได้ เนื่องจากกฎหมายเรื่องการกักเรือเป็นบทบัญญัติพิเศษยกเว้นหลักการให้ความคุ้มครองชั่วคราวทั่วไป จึงต้องตีความโดยเคร่งครัด ไม่อาจตีความขยายความได้ และการตีความแบบขยายความเช่นนั้นจะเกิดปัญหาการใช้กฎหมายเกี่ยวการกักเรือในขั้นตอนต่อไปด้วย แม้บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้จะสามารถตีความให้หมายถึงศาลในราชอาณาจักรเท่านั้น ตามมาตรา ๓ ประกอบกับมาตรา ๒๘ แต่อาจไม่ชัดเจนเพียงพอ เนื่องจากยังมีผู้ที่ตีความขยายความคำว่า “ฟ้องคดี” รวมถึงการเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการด้วย จึงควรปรับปรุงแก้ไขถ้อยคำให้ชัดเจนขึ้น

(๓) ควรแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรืออันเป็นเหตุที่จะขอให้ศาลสั่งกักเรือตามที่ระบุในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๓ เพื่อให้เจ้าหนัมีเหตุที่จะขอให้ศาลสั่งกักเรือได้อย่างครอบคลุมและลดปัญหาที่เจ้าหนัไม่สามารถดำเนินการให้ลูกหนัชำระหนี้หรือชดเชยค่าเสียหายให้แก่ตนได้

(๔) ควรแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับหมายกักเรือ ขั้นตอนวิธีการส่งหมายกักเรือและคำสั่งปล่อยเรือให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศในปัจจุบัน และสามารถดำเนินการโดยไม่ติดช่วงเวลาปิดทำการของหน่วยงานรัฐ

(๕) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยเพิ่มสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการที่หน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ใช้อำนาจสั่งปรับตามกฎหมาย เช่น ในกรณีที่มีความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการเท ห้าง หรือทำด้วยประการใด ๆ จากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกสินค้า และเรือประเภทอื่น ๆ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๖๕ ได้ให้อำนาจเจ้าพนักงานมีอำนาจปรับผู้กระทำความผิด และเรียกให้ชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษหรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้น หน่วยงานของรัฐจะมีสถานะเป็นเจ้าหนัเพื่อดำเนินการกับเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือ

(๖) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องหลักประกัน เนื่องจากการสั่งกักเรือหากเจ้าหนัไม่สามารถนำหลักประกันมาวางต่อศาล มาตราการกักเรือดังกล่าวก็อาจดำเนินการได้ เจ้าหนัจึงอาจไม่ได้รับความเป็นธรรม

(๗) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.๒๕๓๔ มาตรา ๒๑ วรรคสอง เพื่อให้สอดคล้องกับยุคปัจจุบัน โดยในการมอบอำนาจให้สามารถกระทำโดยทำเป็นหนังสือและส่งทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) ด้วยอีกหนึ่งช่องทาง

(๘) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในกรณีที่ศาลมีคำสั่งปล่อยเรือตามมาตรา ๒๕ ซึ่งคำสั่งปล่อยเรือดังกล่าวเป็นที่สุด โดยมาตรา ๒๖ ได้กำหนดให้เมื่อได้รับแจ้งจากเจ้าพนักงานบังคับคดี ให้เจ้าหนัที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากทำดำเนินการปล่อยเรือนั้นโดยไม่ชักช้า ซึ่งการกักเรือกรณีที่เกิดจากการตรวจเรือและเรือไม่อยู่ในสภาพปลอดภัยต่อการเดินเรือ ชีวิต และสิ่งแวดล้อมจะเป็นอำนาจของเจ้าพนักงานตรวจเรือกรณีที่เรือได้รับคำสั่งปล่อยเรือตามมาตรา ๒๕ และต้องปล่อยเรือโดยไม่ชักช้านั้นต้องไม่รวมถึงกรณีเรือที่โดนกักที่เกิดจากความไม่ปลอดภัย

(๙) ควรมีการ ...



(๙) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนมาตรา ๑๓ โดยอาจจะต้องมีการขยายความให้มีความชัดเจนมากขึ้นในส่วนของการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจจับกุมและควบคุมตัวบุคคลเช่นว่านั้นไว้เท่าที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี เพื่อให้การดำเนินงานของเจ้าหน้าที่เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและไม่ไปกระทบสิทธิอันเกินความจำเป็นของผู้ที่ถูกจับกุมด้วย

(๑๐) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนำและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานในการกักเรือไว้ในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔

(๑๑) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบดูแลเรือและความเสียหายจากการกักเรือดังเช่นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๓๔ ที่กำหนดเรื่องความรับผิดชอบเกี่ยวกับเรือจมหรือเรือที่อยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในน่านน้ำไทย ซึ่งในกรณีที่เรือมีสภาพดังกล่าวให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือดำเนินการดูแลหรือออกค่าใช้จ่ายในการดูแลเรือ ถ้าเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือไม่ได้ดำเนินการดังกล่าว กฎหมายให้อำนาจกรมเจ้าท่าดำเนินการดูแลเรือ และให้นำเรือออกขายและนำเงินมาชดใช้ค่าดูแลเรือ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ จึงอาจจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมโดยกำหนดให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือ เจ้าหนี้หรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแลเรือในสถานการณ์ต่าง ๆ อาทิ กรณีที่การกักเรือเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย การกักเรือที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย และกรณีที่ไม่สามารถติดต่อเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือได้เอาไว้

(๑๒) ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องการขอย้ายเรือไปกักที่อื่นเนื่องจากมีความจำเป็นเพื่อไม่ให้สูญเสียทางเศรษฐกิจและกระทบกับสิ่งแวดล้อมรวมถึงความปลอดภัยบริเวณใกล้เคียง

(๑๓) ควรแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของคำนิยาม “ศาล” เพื่อให้ครอบคลุมศาลแพ่งที่มีทั้งหมดในประเทศ อีกทั้ง ตามกฎหมายนี้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ต้องนำหลักประกันมาวางและต้องชำระค่าธรรมเนียมต่าง ๆ และยังต้องทดรองค่าใช้จ่ายที่จำเป็นต้องจ่ายในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี โดยหากไม่ยอมจ่ายทดรองค่าใช้จ่ายเจ้าพนักงานบังคับคดีก็จะรอกการปฏิบัติหน้าที่ไว้ก่อน ซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่ได้รับความเสียหาย และอาจเสียสิทธิในการกักเรือตามคำสั่งศาลได้ และเจ้าหน้าที่อาจพิจารณาใช้สิทธิทางศาลตามกฎหมายอื่นแทนพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งอาจทำให้พระราชบัญญัตินี้ไม่มีความจำเป็นในอนาคต

๒.๒ มีความเห็นว่าพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ไม่มีความเหมาะสมและควรแก้ไขโดยมีความคิดเห็น ดังนี้

(๑) กรณีเจ้าหน้าที่เป็นสถาบันการเงิน เช่น ธนาคารพาณิชย์ หากมีกรณีลูกหนี้ขอรับการสนับสนุนทางการเงินในรูปของสินเชื่อ โดยลูกหนี้เป็นชาวต่างชาติ หรือชาวไทยที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับเรือเดินทะเล และประสงค์จะนำเรือเดินทะเลดังกล่าวจดทะเบียนจำนองเป็นหลักประกันการใช้สินเชื่อไว้กับสถาบันการเงิน ซึ่งแม้ว่าจะมีกฎหมายพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ให้ความคุ้มครองกับเจ้าหน้าที่ที่เป็นสถาบันการเงินให้สามารถร้องต่อศาลให้มีคำสั่งกักเรือไว้เพื่อใช้สิทธิเรียกร้องในฐานะเจ้าหนี้ผู้รับจำนองได้ก็ตาม แต่ด้วยมีเหตุข้อเท็จจริงบางประการที่ไม่เอื้ออำนวยให้กฎหมายฉบับดังกล่าวจะสามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร กล่าวคือ

(๑.๑) เรือเดินทะเลส่วนใหญ่ไม่ได้จดทะเบียนเรือตามกฎหมายไทย และโดยปกติเป็นเครื่องมือประกอบธุรกิจของลูกหนี้นอกราชอาณาจักรไทย เรือเหล่านี้จึงมีการเดินทางเคลื่อนที่ไม่จอดประจำอยู่ ณ สถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งเป็นเวลานาน ซึ่งหากสถาบันการเงินมีความจำเป็นต้องดำเนินการบังคับชำระหนี้กับลูกหนี้ โดยจะขออำนาจจากศาลให้มีคำสั่งกักเรือดังกล่าวไว้ เพื่อบังคับตามสิทธิเรียกร้อง (การจำนอง) เอากับตัวเรือ แต่หากเรือดังกล่าวยังคงมีการเดินทางเคลื่อนที่อยู่นอกราชอาณาจักรไทย ไม่เข้ามาจอดเทียบท่า หรืออยู่ภายในราชอาณาจักรไทยที่ศาลไทยจะสามารถใช้อำนาจสั่งให้กักเรือตามกฎหมายฉบับนี้ได้แล้ว



สถาบันการเงินก็ไม่อาจจะใช้ประโยชน์จากกฎหมายฉบับนี้ เพื่อจะสามารถบังคับตามสิทธิเรียกร้องที่พึงมีตามกฎหมายกับลูกหนี้ได้

(๑.๒) กรณีที่สถาบันการเงินเจ้าหนี้จะมีคำร้องให้ศาลสั่งกักเรือได้ ต้องนำหลักประกันตามจำนวนที่ศาลเห็นสมควรมาวางต่อศาลก่อนการบังคับตามคำสั่งกักเรือ เพื่อเป็นประกันความเสียหายเนื่องจากการกักเรือ ซึ่งเจ้าหนี้อาจต้องรับผิดชอบลูกหนี้ก็ได้ ซึ่งหากเรือเดินทะเลที่ลูกหนี้ใช้เพื่อการประกอบธุรกิจสามารถจะสร้างรายได้จำนวนมหาศาลให้กับลูกหนี้เป็นกรณีปกติแล้ว หลักประกันความเสียหายที่เรือดังกล่าวถูกกักไว้ เพื่อรอให้สถาบันการเงินเจ้าหนี้ใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย ศาลอาจกำหนดให้มีจำนวนที่สูงเทียบเท่ากับปริมาณความเสียหายที่ลูกหนี้จะได้รับหากไม่ได้ใช้เรือเพื่อการประกอบธุรกิจตามปกติของตนเองก็ได้ กรณีนี้อาจเป็นการเพิ่มภาระให้กับเจ้าหนี้ และเป็นเหตุผลหนึ่งในการประกอบการพิจารณาหลีกเลี่ยงการใช้ประโยชน์จากกฎหมายฉบับนี้

(๑.๓) กรณีที่เจ้าหนี้จะร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือได้นั้น นอกจากเจ้าหนี้ต้องมีพยานหลักฐานนำสืบให้ได้ว่า สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือที่ยกขึ้นกล่าวอ้าง เป็นเหตุในการขอให้กักเรือนั้นมีมูล (ในที่นี้หมายถึง สิทธิเรียกร้องกรณีการจำนอง) เจ้าหนี้ต้องแสดงให้เห็นที่พอใจแก่ศาลด้วยว่า เรือนั้นจะเข้ามาในราชอาณาจักร และจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล ให้ศาลสั่งกักเรือได้ ซึ่งหากเรือดังกล่าวยังคงเดินทางเคลื่อนที่นอกราชอาณาจักรอยู่ตลอดเวลา ไม่เข้ามาในเขตราชอาณาจักรไทย กรณีที่เจ้าหนี้จะต้องแสดงหลักฐานให้เป็นที่พอใจแก่ศาลให้ได้ว่า เรือนั้นได้เข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรไทย และอยู่ในเขตอำนาจของศาลไทยได้นั้น เจ้าหนี้อาจมีความจำเป็นต้องเสียค่าใช้จ่ายว่าจ้างนักสืบ หรือค่าใช้จ่ายในการสืบหาแหล่งข้อมูลใด ๆ ที่จะสามารถยืนยันได้ว่า เรือดังกล่าวจะเข้ามาอยู่ในราชอาณาจักรไทย และอยู่ในเขตอำนาจของศาลไทยเมื่อใด และมีสถานที่จอดเทียบท่าอยู่ ณ แห่งใด อันจะเป็นภาระกับเจ้าหนี้สถาบันการเงินเพียงฝ่ายเดียว

(๑.๔) กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ในการให้ความช่วยเหลือแก่เจ้าพนักงานบังคับคดี และทราจจ่ายค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่จำเป็นในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี ซึ่งหากศาลได้มีคำสั่งกักเรือ และเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ดำเนินการปิดหมายกักเรือตามคำสั่งศาลไว้แล้ว ก่อนที่เจ้าหนี้จะใช้สิทธิดำเนินคดีต่อศาล เพื่อบังคับตามสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ ภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับเรือที่ถูกกักไว้ ไม่ว่าจะเป็นกรณีจอดเรือ ท่าเทียบเรือ บุคลากรที่มีหน้าที่เฝ้าดูแลเรือ และ/หรือ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เกี่ยวกับการดูแลรักษาเรือให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งานได้ดั้งเดิม จะตกเป็นภาระกับเจ้าหนี้แต่เพียงฝ่ายเดียว

(๒) กฎหมายนี้มีเงื่อนไขการปฏิบัติที่ยุงยากและการปฏิบัติทำได้ไม่ง่าย ไม่ควรเรียกหลักประกันแต่ควรไต่สวนให้ได้ความจริงพอที่จะสั่งกักเรือ

(๓) จำนวนหลักประกันที่ศาลกำหนดให้เจ้าหนี้ต้องวางศาลนั้นเป็นดุลยพินิจของศาล ควรเป็นหลักเกณฑ์มากำหนดจำนวนหลักประกัน การกักเรือต้องเสียค่าธรรมเนียมกักเรือร้อยละ ๑ ของหนี้ที่เจ้าหนี้จะใช้สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือโดยไม่อาจขอยกเว้นค่าธรรมเนียมได้

### ๓. ความคิดเห็นอื่นๆ

มีผู้แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติมดังนี้

๓.๑ สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือในกรณีเกิดจากความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีสาเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ ตามมาตรา ๓ (ก) นั้น ในบางกรณีเกิดจากสาเหตุที่กระทบต่อสังคมและก่อให้เกิดความเสียหายในวงกว้าง หรือเป็นคดีที่อยู่ในความสนใจของประชาชน พนักงานอัยการจึงมีอำนาจรับดำเนินคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือดังกล่าวแทนเจ้าหนี้ได้ ดังนั้น บทบาทของพนักงานอัยการตามมาตรา ๓๐ จึงยังคงมีความจำเป็นและสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน



๓.๒ การบัญญัติกฎหมายให้มีผลบังคับใช้นอกเหนือจากกฎหมายระหว่างประเทศควรมีสภาพบังคับหรือบทลงโทษที่รุนแรงกว่าหากมีการละเมิดกฎหมาย หากมีสภาพบังคับน้อยเกินไปอาจทำให้เกิดการเพิกเฉย

๓.๓ ควรลดขั้นตอนการปฏิบัติที่ล่าช้าให้รวดเร็วและปฏิบัติได้ง่ายขึ้น

๓.๔ ควรให้เจ้าหน้าที่ตามคำพิพากษาที่คดีถึงที่สุดแล้วมีอำนาจขอให้กักเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ เพิ่มเติมจากเจ้าหน้าที่กฎหมายกำหนดไว้

๓.๕ กฎหมายนี้ยังมีข้อบกพร่องอยู่บางประการที่ไม่แน่นอนและไม่ชัดเจน โดยบางเรื่องขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาลด้วยจากการที่คดีกักเรือเป็นกระบวนการพิจารณาฝ่ายเดียวและคำสั่งกักเรือเป็นที่สุด ดุลยพินิจดังกล่าว เช่น จำนวนเงินหลักประกันที่ผู้ช้อกกักเรือจะวางศาล และหลักประกันการปล่อยเรือจะต้องเป็นที่พอใจแก่ศาล (มาตรา ๒๕) อีกทั้งขั้นตอนในวิธีปฏิบัติที่ไม่เหมาะสมบางประการทำให้เกิดภาระเกินความจำเป็นแก่บุคคลที่เกี่ยวข้อง เช่น วิธีการส่งหมายกักเรือตามมาตรา ๑๒ และการที่จะต้องนำเจ้าหน้าที่ธนาคารที่ออกหนังสือค้ำประกันการปล่อยเรือต้องมาทำสัญญาค้ำประกันแยกต่างหากกับศาลอีกฉบับหนึ่ง รวมทั้งขั้นตอนการปล่อยเรือตามมาตรา ๒๖ ที่ยุ่งยากและในบางเรื่องจะต้องไต่สวนคำร้องและหลักประกัน ซึ่งกระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี (ปัจจุบันคือ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า) เคยได้จัดตั้งคณะกรรมการกฎหมายเพื่อพิจารณาข้อบกพร่องของกฎหมายฉบับนี้ และได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. .... ซึ่งปัจจุบันยังไม่เคยเสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณา จึงควรนำร่างกฎหมายฉบับนี้ขึ้นมาพิจารณาใหม่

๓.๖ คำสั่งคุ้มครองชั่วคราวก่อนมีคำพิพากษามาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งนั้นควรนำมาใช้กับมาตรการในการกักเรือด้วย

๒๐. ได้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายของกฎหมายฉบับนี้ (ถ้ามี) มาประกอบการพิจารณาด้วยแล้วหรือไม่ ไม่มี

๒๑. หน่วยงานได้

๒๑.๑ ออกกฎหรือดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ เพื่อที่ประชาชนจะสามารถปฏิบัติตามกฎหมายหรือได้รับสิทธิประโยชน์จากกฎหมายหรือไม่ อย่างไร เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดีและเจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่า และพนักงานเจ้าหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ เป็นไปตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติดังกล่าว หน่วยงานได้บัญญัติระเบียบกระทรวงคมนาคมและกระทรวงยุติธรรมว่าด้วยวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับคำสั่งกักเรือและคำสั่งปล่อยเรือตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ พ.ศ. ๒๕๓๕

๒๑.๒ ดำเนินการอื่นเพื่อปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายหรือไม่ อย่างไร เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายนี้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน หน่วยงานได้มีการจัดอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานให้เกิดความเข้าใจในกฎหมายที่ใช้บังคับในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้มีการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ถูกบังคับใช้กฎหมายหรือผู้มีส่วนได้เสียและประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงข้อมูลตามสื่อต่าง ๆ อย่างทั่วถึง

๒๒. ผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย

๒๒.๑ กฎหมายนี้มีการบังคับใช้หรือไม่ อย่างไร พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ เป็นกฎหมายที่มีการบังคับใช้เป็นการทั่วไป และได้มีการบังคับใช้มาอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่มีสิทธิเรียกเรือเกี่ยวกับเรือซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรขอให้ศาลสั่งกักเรือของลูกหนี้หรือลูกหนี้มีสิทธิครอบครองเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายฉบับนี้



๒๒.๒ หากมีการบังคับใช้ เกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ อย่างไร เมื่อมีการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้ก็จะเป็นการคุ้มครองเจ้าหน้าที่ในราชอาณาจักร ซึ่งก็จะเป็นไปตามหลักการของกฎหมายฉบับนี้

๒๒.๓ ประชาชนมีภาระหรือรัฐมีต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายอย่างไร ประชาชนอาจมีภาระในส่วนของการเงินค่าธรรมเนียมกักเรือและหลักประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการกักเรือที่ต้องนำมาวางต่อศาลจากการปฏิบัติตามกฎหมายฉบับนี้ ส่วนรัฐไม่มีต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายนี้

๒๒.๔ เกิดผลที่ไม่ได้คาดคิดหรือไม่พึงประสงค์หรือไม่ ไม่มี

๒๓. กฎหมายนี้คุ้มค่าหรือได้สัดส่วนเมื่อเทียบประโยชน์ที่ได้รับกับภาระของประชาชนและทรัพยากรที่ใช้ในการบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายหรือไม่ อย่างไร จากการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องพบว่าพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ ยังมีความคุ้มค่าและเป็นประโยชน์ต่อประชาชน

๒๔. สมควรยกเลิก แก้ไข ปรับปรุงกฎหมายหรือกฎหรือไม่ อย่างไร จากการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องพบว่ากฎหมายฉบับนี้ควรมีการปรับปรุงแก้ไข ดังนี้

๒๔.๑ กฎหมายนี้กำหนดประเภทของสิทธิเรียกร้องของเจ้าหน้าที่ที่สามารถร้องต่อศาลขอให้กักเรือไว้แต่ไม่ครอบคลุมถึงความเสียหายแก่ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีเหตุมาจากเรือ ซึ่งมักเกิดเหตุอยู่บ่อยครั้งและมีความเสียหายจำนวนมาก จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยให้สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือรวมถึงสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วย

๒๔.๒ กฎหมายนี้กำหนดให้ลูกหนี้ซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรอาจมอบอำนาจโดยทำเป็นหนังสือหรือโดยทางโทรเลขหรือโทรพิมพ์ให้บุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรเป็นตัวแทนในการยื่นคำร้องขอให้ปล่อยเรือซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยให้สามารถทำการมอบอำนาจและส่งเอกสารหรือหลักฐานโดยวิธีอื่นด้วย เช่น ทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน

๒๕. สมควรดำเนินการอื่นเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติตามและบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย หรือมีข้อเสนออื่นหรือไม่ อย่างไร ไม่มี

ข้าพเจ้าขอรับรองว่าข้อมูลที่ปรากฏในรายงานนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบ และวิเคราะห์อย่างถี่ถ้วนแล้ว

ลงชื่อ .....

(นายเสกสรร สุขแสง)

อธิบดีกรมบังคับคดี

๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๖

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ กรมบังคับคดี

เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ นายสุทธิธรรม สุทธิรักษ์

โทร. ๐ ๒๘๘๗ ๕๑๕๕

อีเมล sutthitham.s@led.mail.go.th