

บทคัดย่อ

ในเริ่มแรกของการดำเนินการแบบชมรมสายการเดินเรือสามารถดำเนินการได้อย่างเสรีปราศจากกฎหมายใดๆเข้ามาควบคุม ซึ่งเป็นผลให้ชมรมสายการเดินเรือในอดีตมีอิทธิพลอย่างมากต่อการขนส่งทางทะเล ทั้งนี้เนื่องมาจากข้อตกลงบางประการของชมรมสายการเดินเรือ เช่น ข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ ที่ชมรมทำกับผู้ส่งซึ่งเป็นข้อตกลงที่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับชมรมและสมาชิกของชมรมได้เป็นอย่างดี นอกจากนั้น การกระทำบางอย่างของชมรม เช่น การกีดกันสายการเดินเรืออื่นไม่ให้เข้ารับขนส่งสินค้าในเส้นทางการค้าของชมรมซึ่งถือว่าการกระทำที่ขัดต่อการแข่งขันทางการค้า การกระทำเหล่านี้จึงทำให้หลายประเทศได้พยายามออกกฎหมายเพื่อควบคุมการดำเนินการของชมรมสายการเดินเรือ

เมื่อวันที่ 6 เมษายน ค.ศ. 1974 การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนาได้เห็นชอบออกกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว คือ อนุสัญญาว่าด้วยประมวลความประพฤติของชมรมสายการเดินเรือ ค.ศ. 1974 นับได้ว่าเป็นความพยายามระดับระหว่างประเทศอย่างแรกในการจัดการสายการเดินเรืออย่างเป็นระบบ ซึ่งอนุสัญญานี้ ประกอบไปด้วยเนื้อหาที่สำคัญ 2 ประการ ได้แก่ ประการแรกเป็นการวางกฎเกณฑ์ทั่วไปของข้อบังคับและการดำเนินงานของชมรมสายการเดินเรือ ซึ่งประกอบไปด้วยเนื้อหาที่สำคัญ 2 ส่วน คือ ส่วนที่หนึ่งความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกในชมรมด้วยกันเองซึ่งว่าด้วยเรื่องการบริหารสายการเดินเรือเข้าเป็นสมาชิก และการเข้าร่วมในการค้าของชมรมสายการเดินเรือ และส่วนที่สองเป็นเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างชมรมและผู้ส่งที่จะกล่าวถึงเรื่องการทำข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ระหว่างชมรมกับผู้ส่งและเรื่องกำหนดอัตราค่าระวางต่างๆ ประการที่สองเป็นการวางบทบัญญัติและวิธีการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการปรับใช้และการปฏิบัติตามอนุสัญญา ซึ่งอนุสัญญานี้ได้กำหนดให้มีกระบวนการการระงับข้อพิพาทที่แยกต่างหาก กล่าวคือการใช้วิธีการที่เรียกว่า การไกล่เกลี่ยภาคบังคับระหว่างประเทศ (International mandatory conciliation) ซึ่งเป็นวิธีการที่แตกต่างจากการไกล่เกลี่ยโดยทั่วไป

โดยในการศึกษาถึงความเหมาะสมของประเทศไทยว่าควรนำเอาอนุสัญญานี้มาใช้ในประเทศหรือไม่นั้น ผู้เขียนได้ศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายของต่างประเทศที่สำคัญคือ ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งจากการศึกษาพบว่าแม้การดำเนินการแบบชมรมสายการเดินเรือสามารถทำได้ในประเทศสหรัฐอเมริกาแต่ทำได้เฉพาะการตั้งชมรมสายการเดินเรือแบบเปิดเท่านั้น และอนุญาตให้สมาชิกสายการเดินเรือของชมรมสามารถกระทำการโดยอิสระ (Independent Action) และ

สัญญาบริการ (Service Contract) แต่ในเรื่องเกี่ยวกับข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์นั้นเป็นสิ่งต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยป้องกันการผูกขาด

นอกจากนี้ ผู้เขียนได้ศึกษาการดำเนินการชมรมสายการบินเรือในสหภาพยุโรปด้วย เนื่องจากมีรัฐสมาชิกของสหภาพยุโรปหลายรัฐที่ได้รับรองอนุสัญญาฯ นี้ ซึ่งในเรื่องเกี่ยวกับชมรมสายการบินเรือนี้ ในเบื้องต้นสหภาพยุโรปได้ยินยอมให้รัฐสมาชิกเข้าให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาฯ นี้ได้ และต่อมาได้ออกกฎหมายที่เป็นการยกเว้นการดำเนินการแบบชมรมสายการบินเรือที่เรียกว่า Block Exemption ซึ่งทำให้การดำเนินการแบบชมรมสายการบินเรือนั้นไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายป้องกันการผูกขาด แต่อย่างไรก็ดี ตั้งแต่ตุลาคม ค.ศ. 2008 เป็นต้นไป สหภาพยุโรปได้ออกกฎหมายยกเลิกการให้ Block Exemption แก่ชมรมสายการบินเรือแล้วจึงเป็นผลให้การดำเนินการแบบชมรมสายการบินเรือนั้นเป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย

สำหรับประเทศไทย มีการให้ความสำคัญเกี่ยวกับอนุสัญญาฯ นี้น้อยมาก และไม่มีกฎหมายใดที่กล่าวถึงเรื่องชมรมสายการบินเรือไว้เป็นพิเศษ ดังนั้นในการศึกษาผู้เขียนจึงวิเคราะห์ถึงวัตถุประสงค์ของชมรมสายการบินเรือเทียบกับพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 เนื่องด้วยพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงในเรื่องของการป้องกันการผูกขาด ซึ่งพบว่าการดำเนินการแบบชมรมสายการบินเรือนั้นเป็นการผูกขาดทางการค้า นอกจากนี้ เกี่ยวกับสถานการณ์ของบริษัทสายการบินเรือของประเทศไทยที่เข้าเป็นสมาชิกของชมรมสายการบินเรือบางชมรมในเส้นทางการค้าที่สำคัญ เช่น ชมรมสายการบินเรือไทย-ญี่ปุ่น หรือชมรมสายการบินเรือญี่ปุ่น-ไทย แม้ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ นี้ ไม่ก่อประโยชน์อย่างใดแก่ประเทศไทยเพราะประเทศญี่ปุ่นไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ นี้ด้วย

ดังนั้นเมื่อวิเคราะห์ถึงสถานการณ์ปัจจุบันแล้วเห็นได้ว่า มีความไม่เหมาะสมอยู่มากที่ประเทศไทยจะนำอนุสัญญาฯ นี้มาใช้