

บทที่ 5

ท่าทีของประเทศไทยที่มีต่ออนุสัญญาว่าด้วย ประมวลความประพฤติของชมรมสายการเดินเรือ ค.ศ. 1974

แม้ว่าในปัจจุบัน ประเทศไทยจะไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยประมวลความประพฤติของชมรมสายการเดินเรือ ค.ศ. 1974 แต่ลักษณะของชมรมสายการเดินเรือที่ได้ศึกษามานั้นต่างมีลักษณะบางประการ เช่น การจัดองค์กร การกระทำทางกฎหมาย ฯลฯ ที่กฎหมายไทยได้มีการบัญญัติรับรองหรือห้ามกระทำการดังนี้

1. มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542

จากลักษณะของชมรมสายการเดินเรือที่เป็นการรวมตัวกันของสายการเดินเรือเพื่อกำหนดอัตราค่าระวางให้อยู่ในอัตราเดียวกัน ทำให้มีปัญหาข้อกฎหมายในการพิจารณาว่ากระทำดังกล่าวนั้นเป็นฝ่าฝืนหลักกฎหมายว่าด้วยการป้องกันการผูกขาดหรือไม่

ในเรื่องของการแข่งขันทางการค้าและการผูกขาดทางการค้า ในประเทศไทยมีพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 ที่ประกาศใช้แล้วนั้นมีลักษณะพิเศษประการหนึ่งของกฎหมายการแข่งขันทางการค้าก็คือ เป็นกฎหมายที่มีรากฐานมาจากแนวความคิดทางเศรษฐศาสตร์ ซึ่งจัดว่าเป็นกฎหมายเศรษฐกิจที่สำคัญฉบับหนึ่งที่จะส่งผลกระทบอย่างมากต่อการประกอบธุรกิจและพฤติกรรมทางเศรษฐกิจ (Economic behaviors) ขององค์กรธุรกิจต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการกระทำต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันอย่างเสรีในตลาด นับแต่นี้ต่อไปก็จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ สำหรับประเทศไทยแล้ว อาจกล่าวได้ว่าแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายการแข่งขันทางการค้ายังไม่ได้ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร เมื่อเทียบกับความสำคัญของกฎหมายนี้ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานของระบบเสรีนิยมในระบบเศรษฐกิจแบบนี้ กลไกตลาดถือเป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวหน้าไปได้ โดยกลไกตลาดจะทำให้เศรษฐกิจของประเทศดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด ดังนั้นเจตนารมณ์หลักประการหนึ่งของกฎหมายการแข่งขันทางการค้านั้นก็เพื่อคุ้มครองกลไกตลาดดังกล่าวให้ดำเนินไปโดยปราศจากการแทรกแซงโดยไม่ชอบ

ตลาดผูกขาด (Monopoly Market) เป็นตลาดที่มีการผูกขาดเป็นประเภทที่ตรงข้ามกับตลาดที่มีการแข่งขันอย่างสมบูรณ์โดยสิ้นเชิง ลักษณะโดยทั่วไปในเชิงเศรษฐศาสตร์ของตลาดที่มีการผูกขาดมีดังนี้

1. ผู้ขายเพียงรายเดียวสามารถครอบครองส่วนแบ่งตลาดได้ทั้งหมด
2. สินค้าของผู้ผูกขาดตลาดมีลักษณะพิเศษจนกระทั่งผู้บริโภคไม่สามารถหาสินค้าอื่นที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงมาทดแทนได้
3. มีอุปสรรคในการที่ผู้ขายรายใหม่จะเข้าสู่ตลาดนั้นได้และการออกจากตลาดนั้นก็ทำได้ยาก

ในสภาวะตลาดแบบนี้ ผู้ขายที่ผูกขาดสามารถที่จะลดปริมาณสินค้าของตัวเองทำให้ปริมาณสินค้าในตลาดหรืออุปทาน ลดลงจนต่ำกว่าปริมาณความต้องการสินค้าของผู้บริโภคหรืออุปสงค์ เป็นผลให้ราคาสินค้านั้นเพิ่มสูงขึ้นกว่าระดับราคาที่เหมาะสมจะเป็นหากตลาดมีการแข่งขันอย่างสมบูรณ์

ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายการแข่งขันทางการค้าทั้งในประเทศไทยและในประเทศต่างมีมากมาย แต่มีปัญหานี้หนึ่งที่ทุกสำนักความคิดมีความเห็นที่ค่อนข้างสอดคล้องต้องกัน ได้แก่ ปัญหาเกี่ยวกับการร่วมกันกำหนดราคาสินค้า (Price Fixing) ตามกฎหมายของหลายประเทศ การร่วมกันกำหนดราคาสินค้าหรือบริการ (Price Fixing) ถือว่าเป็นความผิดในตัวเองหรือเป็นความผิดเด็ดขาดซึ่งเรียกว่า Per se illegality ซึ่งเป็นภาษาลาติน ซึ่งตาม Black Law Dictionary ให้ความหมายว่า By itself; in itself; taken alone; by means of itself; inherently

ปัญหาเกี่ยวกับการร่วมกันกำหนดและปริมาณสินค้าอาจเรียกได้ว่า เป็นปัญหาอันเกิดจากการรวมกลุ่มเพื่อจำกัดการแข่งขัน (Cartel) ในระหว่างผู้ประกอบการที่ตามปกติเป็นคู่แข่งกัน ในทางการค้าซึ่งกันและกัน การจำกัดการแข่งขันดังกล่าวนี้ อาจกระทำได้โดยการที่ผู้ประกอบการตั้งแต่สองรายขึ้นไปร่วมกันตกลงกำหนดราคาสินค้าที่จะขายให้แก่ผู้บริโภค โดยผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกของกลุ่มจะขายสินค้าแต่เฉพาะตามราคาที่กำหนดเท่านั้น นอกจากนั้นผู้ประกอบการที่รวมกลุ่มกันอาจจะต้องกำหนดปริมาณสินค้าที่สมาชิกแต่ละรายจะสามารถผลิตได้ด้วย ทั้งนี้เพราะหากแม้จะมีการกำหนดราคาสินค้า แต่หากปล่อยให้มีการผลิตสินค้าตามที่สมาชิกแต่ละรายกำหนดเอง ก็อาจจะทำให้สินค้าในตลาดมีมากเกินไปเกินความต้องการ และทำให้ไม่สามารถขายได้ในราคาที่กำหนด ในบางกรณีผู้ประกอบการอาจจะกำหนดแต่เพียงปริมาณสินค้าที่สมาชิกแต่ละรายจะผลิต (Quota) โดยมีได้กำหนดราคาสินค้าไว้โดยเฉพาะก็ได้ แต่ก็จะมีผลกระทบต่อราคาสินค้าในตลาดในลักษณะที่ไม่แตกต่างจากการกำหนดราคาสินค้า เพราะเมื่อมี

การจำกัดปริมาณสินค้าให้ต่ำกว่าความต้องการหรืออุปสงค์ของสินค้าชนิดนั้นในตลาด ก็จะทำให้สินค้าขาดแคลนและราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้นกว่าระดับที่ควรจะเป็นหากไม่มีการจำกัดปริมาณสินค้า

เหตุที่ผู้ประกอบการธุรกิจต้องการจะรวมกลุ่มเพื่อการจำกัดการแข่งขัน (Cartel) ก็เพื่อต้องการที่จะแสวงหาผลกำไรสูงสุด จากกิจการและการลงทุนของตนซึ่งถือเป็นปรากฏการณ์ปกติที่เกิดขึ้นตลอดเวลาในโลกธุรกิจ และจะยังคงดำเนินต่อไปในลักษณะเช่นนี้ ผลกำไรที่เพิ่มขึ้นนี้จะมีอัตราส่วนที่สูงกว่าที่ผู้ประกอบการธุรกิจควรจะได้รับ หากมีการแข่งขันกันในตลาดตามปกติ เช่น การรวมกลุ่มเพื่อจำกัดการแข่งขันในที่นี้อาจจะกระทำในรูปของการ “ฮั้ว”¹ ในการประมูลต่าง ๆ ด้วย โดยผู้ที่เป็สมาชิกของกลุ่มอาจจะร่วมกันตกลงแบ่งว่าในการประมูลแต่ละครั้งจะให้สมาชิกรายใดเป็นผู้ประมูลได้ในระดับราคาเท่าใด แล้วสมาชิกรายอื่นจะยื่นซองประกวดราคาในระดับที่สูงกว่าของสมาชิกรายที่ตกลงให้เป็นผู้ชนะการประมูลนั้น สมาชิกที่ประมูลได้จะต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่สมาชิกอื่นที่ตกลงจะเสนอราคาที่สูงกว่า หรือสมาชิกอื่นนั้นอาจจะได้รับค่าตอบแทนเป็นผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการประมูลคราวต่อไปที่ตกลงให้เป็นผู้ชนะการประมูลก็ได้

องค์ประกอบของความสำเร็จของการร่วมกันกำหนดราคาและปริมาณสินค้านั้นมีดังนี้

1. การบรรจุข้อตกลงเกี่ยวกับราคาและปริมาณสินค้า (Quota) ที่ผู้ประกอบการธุรกิจแต่ละรายจะสามารถผลิตเพื่อนำออกขายในตลาดได้

2. มีมาตรการลงโทษที่ผู้ฝ่าฝืนข้อตกลง โดยหากมีการแอบลดราคาอาจทำให้ผู้ซื้อสินค้าหรือบริการเปลี่ยนไปซื้อกับผู้ประกอบธุรกิจที่ละเมิดข้อตกลงมากขึ้น และผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกรายอื่นขายสินค้าหรือบริการได้น้อยลง จนต้องลดราคาสินค้าหรือค่าบริการตามไปด้วย ทำให้ท้ายที่สุดผู้ประกอบการธุรกิจแต่ละรายต้องกลับไปแข่งขันซึ่งกันและกันดังเช่นกรณีปกติ การรวมกลุ่มเพื่อจำกัดการแข่งขันก็จะเป็นไปไม่ได้ การลงโทษที่อาจนำมาใช้ เช่น การลดราคาสินค้าให้กลับไปสู่ระดับปกติเสมือนไม่มีการรวมกลุ่มกันกำหนดราคา ทำให้สมาชิกที่ละเมิดข้อตกลงไม่ได้รับผลกำไรเพิ่มขึ้นจากการหลอกลวงสมาชิกอื่น การใช้กลยุทธ์ตัดราคาเพื่อทำลายคู่แข่งโดยการลดราคาสินค้าให้ต่ำกว่าต้นทุนเพื่อที่จะทำให้สมาชิกที่หลอกลวงนั้นขาดทุน จนไม่สามารถประกอบกิจการต่อไปได้ หรือกีดกันสมาชิกที่หลอกลวงนั้นออกจากระบบการจัดจำหน่ายสินค้าร่วมกัน หรือออกจากแหล่งวัตถุดิบที่จำเป็นสำหรับการผลิตสินค้านั้น เป็นต้น

3. สมาชิกของกลุ่มมีส่วนแบ่งตลาดมากพอสมควร กล่าวคือหากสมาชิกของกลุ่มเป็นเพียงผู้ผลิตส่วนน้อยในตลาดนั้น การร่วมกันกำหนดราคาและปริมาณสินค้าจะไม่ส่งผลกระทบใด ๆ ต่อตลาดสินค้านั้นแต่กลับจะทำให้บรรดาผู้ประกอบการธุรกิจที่ร่วมกันกระทำการดังกล่าวสูญเสียผลประโยชน์เนื่องจากผู้ซื้อหรือผู้บริโภคสามารถเปลี่ยนไปซื้อสินค้าจากผู้ประกอบธุรกิจอื่น

¹ โปรดดูเชิงอรรถที่ 1 ของบทที่ 1

นอกกลุ่มได้ในปริมาณที่เพียงพอ ทำให้ในที่สุดบรรดาผู้ประกอบการธุรกิจรวมกลุ่มกันนั้นไม่สามารถขายสินค้าในระดับราคาที่ร่วมกันกำหนดได้จนต้องลดราคากลับไปสู่ระดับปกติ

4. ตลาดสินค้านั้นมีอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดมาก โดยทั่วไปหากผู้ประกอบการรายใหม่สามารถเข้าสู่ตลาดสินค้านี้ได้โดยง่ายแล้ว การรวมกลุ่มเพื่อจำกัดการแข่งขันก็จะไม่สามารถดำรงอยู่ได้ในระยะยาว

5. บุคคลภายนอกยากที่จะล่วงรู้ข้อตกลงที่สร้างขึ้นเนื่องจากการรวมกลุ่มกันนั้นหากจะให้การรวมกลุ่มนี้สามารถดำรงอยู่ได้ในระยะยาว จะต้องมีการมาตรการในการรักษาความลับเกี่ยวกับการรวมกลุ่มนี้ไว้เฉพาะในระหว่างผู้ที่เป็นสมาชิกเท่านั้น

เมื่อพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของการรวมตัวเข้าเป็นชมรมสายการเดินเรือแล้วมาศึกษาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 แล้ว พบว่าการรวมตัวเข้าเป็นชมรมสายการเดินเรื่อนั้น ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวนั้น กล่าวได้ว่าเป็นการกระทำที่เป็นการผูกขาด กล่าวคือ โดยที่วัตถุประสงค์ของการรวมตัวของสายการเดินเรือเข้าเป็นชมรมนั้นเพื่อร่วมกันกำหนดอัตราค่าระวางในอยู่ในอัตราเดียวกัน และเป็นการรวมกลุ่มกันเพื่อกีดกันไม่ให้สายการเดินเรืออื่นเข้ามาทำการค้าในเส้นทางเดียวกันกับชมรม ซึ่งจากวัตถุประสงค์ดังกล่าวของชมรม เห็นได้ว่าเป็นการขัดต่อพระราชบัญญัติดังกล่าวตามมาตรา 27 ซึ่งบัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ประกอบการธุรกิจใดร่วมกับผู้ประกอบการธุรกิจอื่นกระทำการใด ๆ อันเป็นการผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือการจำกัดการแข่งขันในตลาดสินค้าใดสินค้าหนึ่ง หรือบริการใดบริการหนึ่งในลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้

(1) กำหนดราคาสินค้าหรือบริการเป็นราคาเดียวกัน หรือตามที่ตกลงกัน หรือจำกัดปริมาณการขายสินค้าหรือบริการ ...”

ดังนั้นเมื่อมีการนำเอาระบบชมรมสายการเดินเรือมาพิจารณาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 แล้วจะพบว่ากระทำของชมรมสายการเดินเรื่อนั้น เป็นการกระทำที่ขัดต่อพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

2. มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมกิจการพาณิชย์ พ.ศ. 2521

แม้ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์ พ.ศ. 2521 ไม่ได้บัญญัติเรื่องชมรมสายการบินเรือไว้โดยตรง แต่เมื่อพิจารณาจากมาตรา 24² ของพระราชบัญญัติดังกล่าวเห็นได้ว่า ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างชมรมสายการบินเรือกับผู้ส่งที่ทำข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์นั้น เป็นกรณีที่ชมรมสายการบินเรือซึ่งถือได้ว่าเป็นผู้ประกอบการทางทะเลตามพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ให้สิทธิหรือประโยชน์พิเศษแก่ผู้ส่งตามข้อตกลงดังกล่าว ซึ่งเป็นการเอาเปรียบ

² มาตรา 24 เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลผู้ใดให้สิทธิหรือประโยชน์พิเศษแก่ผู้ส่งของหรือได้รับสิทธิหรือประโยชน์พิเศษ ทั้งนี้ ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม อันเป็นการเอาเปรียบและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลอื่นซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือไทย ในการประกอบการขนส่งทางทะเล รัฐมนตรีมีอำนาจออกคำสั่งโดยคำแนะนำของคณะกรรมการให้ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) ให้เรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเลจากผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นมูลให้มีประกาศให้เรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเล สำหรับของที่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลนั้นรับขนภายในระยะเวลาที่ระบุในคำสั่งในอัตราที่เห็นสมควรแต่ไม่เกินจำนวนเงินค่าระวาง สำหรับการรับขนของนั้น

(2) ห้ามเรือของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน มิให้บรรทุกหรือขนถ่ายของ ณ ท่าเรือในราชอาณาจักรตามระยะเวลาที่กำหนด

การคำนวณค่าระวางเพื่อการเรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเลตาม (1) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎกระทรวง

การเรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลตาม (1) ให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากร และให้นำกฎหมายว่าด้วยศุลกากรมาใช้บังคับโดยอนุโลม โดยให้ถือเสมือนว่าเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลเป็นอากรขาเข้าหรืออากรขาออกตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร และเพื่อประโยชน์ในการเรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเล ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรมีอำนาจกักเรือที่ขนของนั้นไว้จนกว่าผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลจะได้ชำระเงินป้องกันการเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลจนครบถ้วนหรือหาหลักประกันมาให้จนเป็นที่พอใจ

คำสั่งตามวรรคหนึ่งและการแก้ไขเพิ่มเติม หรือยกเลิกคำสั่งดังกล่าว ให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลรายอื่น แต่อย่างไรก็ตามมาตรา 24 นี้ไม่อาจนำมาใช้บังคับได้ในกรณีที่ชมรมสายการบินเรือได้ให้สิทธิหรือประโยชน์พิเศษแก่ผู้ส่ง โดยการให้สิทธิหรือประโยชน์พิเศษดังกล่าวเป็นการเอาเปรียบผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลอื่นซึ่งมิได้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทย ทั้งนี้เนื่องจากมาตรา 24 นั้นเป็นการป้องกันการเอาเปรียบผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งถือกรรมสิทธิ์เรือไทยเท่านั้น ดังนั้นเห็นได้ว่ามาตรการตามพระราชบัญญัติส่งเสริมพาณิชย์ พ.ศ. 2521 นั้น ไม่ครอบคลุมพฤติกรรมของสายการบินเรือที่กระทำบางอย่างอันเป็นการเอาเปรียบผู้ขนส่งรายอื่นที่มิได้ถือกรรมสิทธิ์เรือไทย

3. มาตรการทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติป้องกันการกระทำบางอย่างในการขนส่งสินค้าขาออกทางเรือ พ.ศ. 2511

ตามพระราชบัญญัติป้องกันการกระทำบางอย่างในการขนส่งสินค้าขาออกทางเรือ พ.ศ. 2511 ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 5 ว่า “ห้ามมิให้ผู้ขนส่งกำหนดให้มีเงินส่วนลดที่หักไว้โดยตรง หรือโดยปริยายเกินร้อยละสิบของเงินที่เรียกเก็บจากผู้ส่งออก...” ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากระบบการให้ส่วนลดระยะเวลา (Deferred Rebate System) ซึ่งเป็นประเภทหนึ่งของข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ ที่ผูกพันผู้ส่งสินค้าให้กับชมรมสายการบินเรือเป็นระยะเวลาหนึ่ง แล้วชมรมจะคืนเงินส่วนลดให้นั้น เห็นได้ว่าหากชมรมต้องการผูกมัดผู้ส่งด้วยวิธีการดังกล่าว ชมรมก็สามารถที่จะทำได้ แต่ชมรมต้องกำหนดเงินส่วนลดได้ไม่เกินร้อยละสิบของอัตราค่าระวางที่ผู้ส่งชำระให้แก่ชมรม

4. ชมรมสายการบินเรือตามพระราชบัญญัติการสมาคมการค้า พ.ศ. 2509

เนื่องจากชมรมสายการบินเรือนั้นเป็นการรวมกลุ่มที่มีลักษณะเพื่อผลประโยชน์ทางการค้าอย่างหนึ่ง ดังนั้นจึงเป็นที่น่าพิจารณาว่า ชมรมหรือชมรมสายการบินเรือจะเข้าลักษณะเป็นสมาคมการค้า พ.ศ. 2509 หรือไม่อย่างไร ปัญหาในเรื่องดังกล่าวกระทรวงพาณิชย์ได้มีหนังสือที่ พณ.0407/4250 ลงวันที่ 12 กันยายน 2520 ขอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาปัญหาข้อกฎหมายดังกล่าว โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตอบปัญหาของกระทรวงพาณิชย์ ดังนี้

“ปัญหาว่าชมรมหรือชมรมสายการบินเรือจะเข้าลักษณะเป็นสมาคมการค้า ตามพระราชบัญญัติสมาคมการค้า พ.ศ. 2509 หรือไม่อย่างไร นั้น จะต้องอาศัยข้อเท็จจริงว่าชมรมหรือชมรมสายการบินเรือดำเนินการอย่างไร ข้อเท็จจริงได้ความตามที่ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์และ

ผู้แทนกระทรวงคมนาคมทราบและได้ชี้แจงว่า ชมรมได้เกิดขึ้นแพร่หลายเมื่อประมาณ ค.ศ. 1900 (พ.ศ. 2443) เนื่องจากได้มีการแข่งขันในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศต่อสู้กันอย่างรุนแรง ทำให้เกิดวิธีการควบคุมเพื่อจะจำกัดหรือลดการแข่งขันในระหว่างบริษัทผู้ทำการขนส่งทางทะเล หรือสายการเดินเรือในเส้นทางเดียวกันมีวิธีหนึ่งเรียกว่า "ชมรม" (Conference) คือ ผู้ขนส่งทางทะเลหรือสายการเดินเรือในเส้นทางเดียวกันตกลงเข้ากันเป็นกลุ่ม (Group) หนึ่งในเส้นทางเดียวกัน โดยมีข้อตกลงวางระเบียบให้ใช้อัตราเป็นแบบเดียวกันหรือร่วมกัน สำหรับค่าระวาง ค่าธรรมเนียม ค่าใช้จ่ายพิเศษ (Surcharge) เงินส่วนลด (Rebate) การขึ้นหรือลดค่าระวาง ซึ่งเรียกเก็บจากพ่อค้าผู้ส่งสินค้าทางเรือ ตลอดจนเงื่อนไขอื่นที่จะปฏิบัติหรือตกลงกับพ่อค้าผู้ส่งสินค้าทางเรือ ทั้งนี้สายการเดินเรือซึ่งเป็นสมาชิกของชมรมจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับหรือข้อตกลงที่ชมรมมีมติและแจ้งให้ทราบ นอกจากนี้ชมรมได้จัดหน่วยกลางรวมสินค้าที่พ่อค้าจะส่งจากท่าเรือ ซึ่งเรียกว่าการรวมกลุ่ม (Pooling) โดยชมรมเป็นผู้กำหนดเที่ยวเรือ ท่าจอดรับขนจำนวนและประเภทสินค้าที่สายการเดินเรือผู้เป็นสมาชิกจะต้องปฏิบัติตาม ส่วนการแข่งขันต่อสู้กับเรือนอกชมรมคือสายการเดินเรือซึ่งไม่ได้เป็นสมาชิกของชมรม ชมรมอนุญาตให้เรือในชมรมคือสายการเดินเรือซึ่งเป็นสมาชิกของชมรม เรียกค่าระวางแก่ผู้ส่งสินค้าต่ำกว่าอัตราที่ชมรมกำหนด เรียกว่า "อัตราเปิด" (Open rate) และในบางที่ก็ให้สายการเดินเรือในชมรมส่งเรือเข้าแข่งขันรับขนส่งสินค้า (Fighting ship) ที่ท่าเรือซึ่งเรือนอกชมรมรับขนอยู่ โดยคิดค่าระวางในอัตราต่ำที่เรือนอกชมรมไม่อาจจะสู้ได้ อนึ่ง ปรากฏตามรายงานของคณะผู้แทนประเทศไทยในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยประมวลความประพฤติของชมรมสายการเดินเรือ ครั้งที่ 2 พ.ศ. 2517 ว่า "ความเดือดร้อนที่ประเทศไทยและพ่อค้าคนไทยได้รับตลอดมา เนื่องจากบริษัทสายการเดินเรือและชมรมสายการเดินเรือกำหนดอัตราค่าระวางบรรทุกค่าภาระอื่น ๆ เอาเองฝ่ายเดียว และเมื่อจะขึ้นค่าระวางหรือค่าภาระต่าง ๆ ก็กำหนดขึ้นเองโดยมิได้หารือผู้ใช้บริการหรือมิได้ให้ผู้ให้บริการมีส่วนในการกำหนดอัตราและค่าภาระดังกล่าว นั้น เป็นเหตุให้ราคาสินค้าของประเทศไทยที่สูงไปขายยังต่างประเทศ หรือสินค้าที่ส่งจากต่างประเทศเข้ามามีราคาสูงขึ้น เนื่องจากต้องเสียค่าระวางบรรทุกในอัตราสูง อัตราค่าระวางและค่าภาระรวมทั้งเงินเพิ่มพิเศษต่าง ๆ นั้น บริษัทสายการเดินเรือและชมรมสายการเดินเรือกำหนดขึ้นโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของตนเป็นสำคัญ และให้ตนได้ประโยชน์มากที่สุด"

ข้อเท็จจริงดังกล่าวแล้วนี้ ถ้าจะกล่าวโดยสังเขป ก็อาจกล่าวได้ตามคำนิยามในร่างพระราชบัญญัติผู้ส่งสินค้าทางเรือ พ.ศ..... ว่า "ชมรม หมายความว่าผู้ขนส่งทางเรือตั้งแต่สองรายขึ้นไปรวมกันเป็นกลุ่ม เพื่อปฏิบัติให้เป็นแบบเดียวกันแก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือในการจัดบริการการเก็บค่าระวาง หรือกำหนดเงินส่วนลด การเก็บค่าธรรมเนียมหรือวางเงื่อนไขอื่น ๆ" และตามคำนิยามในร่างพระราชบัญญัติประมวลความประพฤติชมรมสายการเดินเรือ พ.ศ..... ซึ่งมีความ

ทำนองเดียวกันว่า "ชมรมสายการบินเร็ว หมายถึง กลุ่มผู้ทำการรับขนส่งทางเร็วซึ่งจัดบริการสายการบินระหว่างประเทศ เพื่อรับขนส่งสินค้าตามเส้นทางใดโดยเฉพาะหรือเส้นทางภายในเขตภูมิศาสตร์ที่ได้ระบุไว้ โดยมีความตกลงหรือข้อตกลงว่าจะดำเนินการโดยใช้อัตราค่าระวางร่วมกันหรือแบบเดียวกัน ตลอดจนถึงเงื่อนไขอื่นใดตามที่ตกลงกันไว้เกี่ยวกับบริการสายการบินเร็ว"

อนึ่ง ตามข้อเท็จจริงดังกล่าวแล้วนี้ จะสังเกตเห็นได้ชัดว่าตั้งแต่เดิมเริ่มแรกจนบัดนี้ การตกลงปฏิบัติเป็นแบบเดียวกัน สำหรับอัตราและเงื่อนไขต่าง ๆ แก่พ่อค้าผู้ส่งสินค้านั้นรวมแล้ว ก็เป็นวิธีการเพื่อจำกัดหรือลดการแข่งขันในระหว่างผู้ขนส่งทางเร็วในเส้นทางเดียวกัน หรือกล่าวโดยย่ออีกนัยหนึ่งว่า "วัตถุประสงค์ของชมรมสายการบินเร็วคือการจำกัดหรือลดการแข่งขันในระหว่างผู้ขนส่งทางเร็ว"

ส่วนสมาคมการค้าตามพระราชบัญญัติสมาคมการค้า พ.ศ. 2509 นั้น มาตรา 4 ได้บัญญัติบทนิยามว่า "สมาคมการค้า หมายความว่า สถาบันที่บุคคลหลายคนซึ่งเป็นผู้ประกอบวิสาหกิจจัดตั้งขึ้นเพื่อทำการส่งเสริมการประกอบวิสาหกิจ อันมิใช่เป็นการหาผลกำไรหรือรายได้แบ่งปันกัน" ซึ่งจะเห็นได้ว่า "วัตถุประสงค์ของสมาคมการค้าคือทำการส่งเสริมการประกอบวิสาหกิจ" ชมรมและสมาคมการค้ามีลักษณะเหมือนกันในข้อที่ผู้ประกอบวิสาหกิจหลายคนตกลงเข้ากันทำการอันหนึ่งร่วมกัน อันมิใช่เป็นการหาผลกำไรหรือรายได้แบ่งปันกัน แต่มีข้อสำคัญที่ทำให้ชมรมกับสมาคมการค้าผิดแผกแตกต่างกันแยกออกเป็นคนละอย่าง ก็คือชมรมมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการจำกัดหรือลดการแข่งขันในระหว่างผู้ขนส่งทางเร็วในเส้นทางเดียวกัน แต่สมาคมการค้ามีวัตถุประสงค์เพื่อทำการส่งเสริมการประกอบวิสาหกิจประเภทที่อยู่ในวัตถุประสงค์ของสมาคม และจะกล่าวไม่ได้ว่าชมรมมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการส่งเสริมการประกอบวิสาหกิจประเภทที่อยู่ในวัตถุประสงค์ของสมาคม และจะกล่าวไม่ได้ว่าชมรมมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการส่งเสริมวิสาหกิจการขนส่งทางเร็ว เพราะวิสาหกิจการขนส่งทางเร็ว นั้นเป็นธุรกิจที่ต้องประกอบด้วยผู้ให้บริการคือผู้ขนส่งทางเร็วกับผู้รับบริการคือผู้ส่งสินค้าทางเร็ว รวมสองฝ่ายประกอบด้วยกัน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าจะต้องให้ประโยชน์เกี่ยวพันร่วมกันทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการโดยสมควร นั้นแหละจึงจะเป็นการส่งเสริม มิใช่ถือเอาแต่ประโยชน์ของผู้ขนส่งฝ่ายเดียว แต่พ่อค้าผู้ส่งสินค้าถูกกดเช่นต้องชำระค่าบริการสูงกว่าสมควรโดยไม่มีส่วนหรือหารู้กัน ดังที่ชมรมได้ปฏิบัติตามที่ได้กล่าวแล้วข้างต้นนั้น จริงอยู่ชมรมได้จัดบริการให้ดีขึ้นในบางเรื่อง และนำเทคนิคใหม่ ๆ มาใช้ในการรับขนส่งสินค้า แต่ก็ใช่วิธีการที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ของฝ่ายสมาชิกของชมรมในการแข่งขันกับเรือนอกชมรม มิฉะนั้นผู้ส่งสินค้าก็จะใช้บริการของเรือนอกชมรม

ดังนั้น สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (กรรมการร่างกฎหมาย กองที่ 3) จึงเห็นว่า ข้อเท็จจริงเพียงพอที่ปรากฏยังไม่อาจชี้ได้ว่า ชมรมสายการเดินเรือดังกล่าวเป็นสมาคมการค้า ตามพระราชบัญญัติสมาคมการค้า พ.ศ. 2509”³

³ บันทึกของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสร็จที่ 74/2521 เรื่อง หาหรือข้อกฎหมายเกี่ยวกับพระราชบัญญัติสมาคมการค้า พ.ศ. 2509 (กรณีชมรมสายการเดินเรือ) (www.lawreform.com)