

สรุป และ ข้อเสนอแนะ

8.1 ข้อสรุป

เนื่องจากประเทศไทย มีสินค้าหลักของประเทศไคแก ข้าว ยาง ปอ ไม้ ข้าวโพด ซึ่งปีหนึ่ง ๆ มีปริมาณการส่งออกเป็นจำนวนมาก และเป็นผลโดยตรงต่อเศรษฐกิจของประเทศ แต่ปัจจุบัน ประเทศไทยยังมีเรือเดินทะเลต่างประเทศไม่เพียงพอแก่ความต้องการ จึงจำเป็นต้องอาศัยหรือเช่าเรือต่างประเทศมาช่วยส่งเสริมสินค้าขาออกดังกล่าว และปกติจะใช้เรือเดินประจำสายซึ่งเจ้าของเรือมักรวมกันเป็นสมาคม หรือชมรมเรือ เพื่อให้เกิดอำนาจการต่อรองการระวางเรือกับผู้ส่งออกให้ได้รับประโยชน์มากที่สุด โดยใช้ระบบกักเงินส่วนลดการระวางเรือ (Deferred Rebate System) คือมีข้อตกลงกันว่า ตลอดเวลาที่มีสัญญากับสมาคมหรือชมรมเรือผู้ส่งออกจะไปใช้เรือนอกสมาคมหรือชมรมไม่ได้ มิฉะนั้นจะถูกปรับเงินส่วนลด หรือใช้ขบวนการอื่น เช่น ระบบกำหนดการระวางเรือไวก้อน (Contract Rate System) ซึ่งการขนส่งสินค้าขาออกของประเทศไทยโดยใช้เรือเดินประจำสายของสมาคมหรือชมรมเรือ มักใช้ระบบกักเงินส่วนลด เป็นเหตุให้บรรดาผู้ส่งออกต้องถูกกดดันแล้ง และได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก กล่าวคือ มีการขึ้นการระวางเรือโดยไม่มีที่สิ้นสุดและปราศจากเหตุผลอันสมควร หรือมิฉะนั้นก็อ้างว่าไม่มีระวางเรือบ้าง ทั้ง ๆ ที่มีระวางเรือ เนื่องจากสินค้าชนิดนั้น ๆ มีการระวางเรือต่ำ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้บรรดาผู้ส่งออกจึงเริ่มหันมาสนใจการเช่าเรือจรแทนเรือเดินประจำสายซึ่งเอาเปรียบฝ่ายผู้ส่งออกอยู่เสมอมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ดังที่กล่าวมาแล้วว่า การเช่าเรื่อนั้นมักกระทำกันในประเทศที่เจริญแล้ว คือมีฐานะทางเศรษฐกิจมั่นคง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ กระทำกันในระหว่างพ่อค้าที่มีฐานะทางการเงินมั่นคง น่าเชื่อถือ มากกว่าจะให้เช่าเรือกันในประเทศที่กำลังพัฒนา เช่น ประเทศไทย ดังนั้น การส่งสินค้าออกโดยเรือเดินประจำสายจึงยังมีความสำคัญอยู่ไม่น้อย วิธีการที่จะช่วยผู้ส่งออกลดความเสี่ยงเปรียบสมาคมหรือชมรมเรือหรือเจ้าของเรือลงได้ก็คือ รัฐต้องพยายามหามาตรการในการกำหนดอัตราการระวางเรือ ค่าบริการ และเงินอย่างอื่นที่เรียกเก็บจากการใช้เรือดังกล่าวไว้โดยแน่นอน และเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

ในส่วนที่เกี่ยวกับการเช่าเรือนั้น แม้จะมีอุปสรรคสำหรับการพาณิชย์นาวีของประเทศ ไทยอยู่บ้างดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่ในกรณีจำเป็นที่ต้องเช่าเรือต่างประเทศ เรามักตกเป็นฝ่าย เสียเปรียบทั้งในด้านการต่อรอง และด้านกฎหมายอยู่เป็นอันมาก และเนื่องจากการเช่าเรือ เป็นเรื่องที่ทำกันในระหว่างคูกรณีที่เป็นเอกชน และถือหลักทั่วไปเกี่ยวกับเสรีภาพในการ ทำความตกลง ผู้ที่เกี่ยวข้องจึงควรศึกษาเกี่ยวกับผลดีผลเสียในการทำความตกลงกำหนดเงื่อนไข ต่าง ๆ ลงในสัญญาเช่าเรือให้ต้องแท้ เพื่อผลประโยชน์แก่ตนเองและเศรษฐกิจของประเทศ เป็นส่วนรวม อนึ่ง กฎหมายของประเทศต่าง ๆ เกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือก็มีลักษณะแตกต่างกัน ไปดังรายละเอียดที่กล่าวมาแล้ว การศึกษาและพิจารณาหลักกฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้อง ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าชาวออกยิ่งขึ้น

สำหรับประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยสัญญาเช่าเรือโดยเฉพาะ แต่การเช่า เรือก็เป็นการประกอบธุรกิจการค้าและการเดินเรือระหว่างประเทศที่มีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อน ไปกว่าการขนส่งทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล คือเป็นเรื่องเกี่ยวกับกฎหมายทะเล เรื่องหนึ่งที่มีความสำคัญต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมากด้วย ผู้เขียนจึง คิดว่า คณะกรรมการร่างกฎหมายทะเล ซึ่งกำลังดำเนินการร่างกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับกฎหมายทะเลอยู่ คงจะให้ความสนใจและยกกฎหมายว่าด้วยสัญญาเช่าเรือขึ้นด้วย ดัง เช่นประเทศต่าง ๆ ที่มีกิจการพาณิชย์นาวีเจริญก้าวหน้าซึ่งต่างก็มีกฎหมายทะเลว่าด้วยสัญญาเช่าเรือของตนเองบังคับใช้และปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการให้ความคุ้มครอง การพาณิชย์นาวีของประเทศไทยอีกทางหนึ่ง และเพื่อประโยชน์ในการประสานนโยบาย รวม ตลอดจนทั้งงานเกี่ยวกับเรื่องกฎหมายทะเลทั้งการบริหาร การวางนโยบาย และการวางหลัก เกณฑ์เกี่ยวกับการค้าหรือการขนส่งทางทะเลและการเดินเรือระหว่างประเทศสอดคล้องและ ไปจากแหล่งเดียวกัน

## 8.2 ข้อเสนอแนะ

ตามที่ได้เสนอการวิจัยเรื่อง สัญญาเช่าเรือโดยพิจารณาถึงกรรมวิธีการเช่าเรือ และการกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ลงในสัญญาเช่าเรือตามความต้องการและตามหลักปฏิบัติของ ผู้เช่าและเจ้าของเรือในตลาดเช่าเรือ รวมทั้งการวิเคราะห์หลักกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าที่มีปัญหาในทางปฏิบัติมาแล้วนั้น ทำให้สามารถทราบถึงโครงสร้างของหลัก

กฎหมายทะเลว่าด้วยการเช่าเรือโดยกว้าง ๆ ใดพอสมควร อย่างไรก็ตาม อาจกล่าวได้ว่า หลักกฎหมายทะเลว่าด้วยการเช่าเรือ ก็ยังหาได้ลงรอยกันทีเดียวไม่ อนึ่ง แม้ว่าในปัจจุบัน จะมีแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือที่ดีถือว่าเป็นมาตรฐานเป็นจำนวนมากก็ตาม แต่จากการวิจัยจะเห็นได้ว่า ยังมีข้อบกพร่องและก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากทั้งในด้านการทำความตกลงและด้านกฎหมาย อยู่เป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งฝ่ายผู้เช่าซึ่งมักอยู่ในประเทศที่กำลังพัฒนาตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบอยู่เสมอ ทั้งนี้เนื่องจากเหตุใหญ่ 2 ประการ คือ

ประการแรก แม้ว่าจะเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าบรรดาเยหน้าหรือตัวแทนเรือทั้งหลายจะมีความรู้ความสามารถและความชำนาญก็ตาม แต่นายหน้าหรือตัวแทนเรือบางคนก็หาได้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งตนมีความผูกพันให้สมประโยชน์หรือบรรลุผลสำเร็จเป็นผลดีแก่ตัวการตามหลักการไม่ ข้อบกพร่องนี้จะเห็นว่าไม่สำคัญไม่ได้ เพราะอาจทำให้เกิดปัญหายุ่งยากตามมาอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ข้อบกพร่องดังกล่าวอาจไม่สามารถขจัดได้แม้ในระดับระหว่างประเทศไม่ว่าในรูปแบบใดก็ตาม แต่ก็สามารถแก้ไขได้อย่างแน่นอนโดยการวางมาตรการในการกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ของสัญญาเช่าเรือให้เป็นมาตรฐานอย่างเดียวกัน

ประการที่สอง ตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจากกรณีพิพาทนั้น จะเห็นได้ว่า เงื่อนไขต่าง ๆ ของสัญญาเช่าเรือมาตรฐานในปัจจุบัน ยังมีความล้าสมัย เลื่อนลอยและกำกวมหรือไม่เป็นธรรมแก่อีกฝ่ายหนึ่ง จึงก่อให้เกิดปัญหาในการตีความ และทำให้ฝ่ายที่เสียเปรียบต้องเสียทั้งเวลาและค่าใช้จ่ายเป็นอันมาก นอกจากนี้ความบกพร่องของเงื่อนไขบางข้อก็เป็นเหตุทำให้การต่อรองในตลาดเช่าเรือไม่มีความแน่นอน เช่น เกี่ยวกับอัตราค่าระวางหรือค่าเช่าเรือ ฯลฯ ทำให้ต้องมีการแก้ไขเงื่อนไขดังกล่าวกันบ่อย ๆ การกระทำดังกล่าวหาได้ก่อให้เกิดผลดีเท่าที่ควรไม่ เนื่องจากอาจทำให้เกิดความยุ่งยากในการตีความยิ่งขึ้นไปอีกโดยไม่มีที่สิ้นสุด เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เนื่องจากว่า เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือมาตรฐานมีที่มาจากขนบธรรมเนียมประเพณีที่ปฏิบัติสืบเนื่องกันมา โดยที่ฝ่ายเจ้าของเรือเป็นฝ่ายได้เปรียบอยู่เสมอประการหนึ่ง หรือมีเดนนีกกำหนดขึ้นโดยกลุ่มหรือสมาคมตัวแทนเรือ เช่น BIMCO หรือสมาคมการค้าสินค้าพิเศษเฉพาะอย่าง หรือจากกลุ่มประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านอุตสาหกรรมซึ่งมีฐานะทางเศรษฐกิจดี หรือประเทศสังคมนิยม ซึ่งมิอาจเรียกได้ว่าเป็นกลุ่มตัวแทนของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจการด้านการพาณิชย์ที่สมบูรณ์ ความต้องการแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานนั้นไม่เป็นปัญหา แต่ความต้องการในปัจจุบันก็คือ การขยายขอบเขตของการมีส่วนร่วมในการกำหนดกฎเกณฑ์หรือ

หลักการของเงื่อนไขต่าง ๆ ของสัญญาเช่าเรือมาตรฐานให้รัศกุ่ม และเชื่อมั่นในความลง  
 งดกล่าวเกิดขึ้นจากการร่วมมือกันระหว่างตัวแทนของสมาคมการค้าและการเดินเรือระหว่าง  
 ประเทศจากทุกประเทศรวมทั้งประเทศที่กำลังพัฒนาด้วย

สำหรับการดำเนินการกำหนดกฎเกณฑ์หรือหลักการของเงื่อนไขต่าง ๆ ของสัญญา  
 เช่าเรือมาตรฐานอาจจะทำเป็นขั้นตอนได้ดังต่อไปนี้.-

ขั้นตอนที่ 1 เป็นขั้นตอนพิจารณาเงื่อนไขที่มีลักษณะอย่างเดียวกันให้อยู่ในประเภท  
 เดียวกัน กล่าวคือ บรรดาเงื่อนไขต่าง ๆ ของสัญญาเช่าเรือมาตรฐานไม่ว่าจะเป็นเงื่อนไข  
 ทั่วไป หรือเงื่อนไขที่มีชื่อเฉพาะต่าง ๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน จะต้องพิจารณาให้อยู่ใน  
 ประเภทเดียวกัน เพื่อดำเนินการแก้ไขหรือวางหลักเกณฑ์ใหม่ให้รัศกุ่มและเป็นธรรมต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 เป็นขั้นตอนคัดเลือกเงื่อนไขที่ต้องดำเนินการแก้ไขก่อน กล่าวคือบรรดา  
 เงื่อนไขที่จัดอยู่ในประเภทเดียวกันตามขั้นตอนที่ 1 นั้น ควรจัดออกเป็นสองพวก พวกแรกได้  
 แก้เงื่อนไขประเภทที่ก่อให้เกิดปัญหาเพียงเล็กน้อยหรือไม่บ่อยนัก กับพวกที่สองประเภทที่ก่อ  
 ให้เกิดปัญหายากและมักเกิดขึ้นเสมอ โดยพวกที่สองนี้ควรได้รับการคัดเลือกให้ได้รับการ  
 ดำเนินการแก้ไขก่อนเป็นอันดับแรก

ขั้นตอนที่ 3 เป็นขั้นตอนดำเนินการ โดยการนำเงื่อนไขประเภทที่ได้รับการคัด  
 เลือกตามขั้นตอนที่ 2 นั้น มาดำเนินการพิจารณาแก้ไขหรือกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นใหม่ให้เกิด  
 ความเป็นธรรม มีความเสมอภาคและชัดเจน โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา

การดำเนินการกำหนดกฎเกณฑ์ตามขั้นตอนดังกล่าวต้องกระทำโดยกลุ่มตัวแทนระดับ  
 ระหว่างประเทศทั้งจากประเทศที่มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านการค้าและการเดินเรือระ  
 หว่างประเทศกับประเทศที่กำลังพัฒนา เพื่อขจัดข้อโต้แย้งและให้เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป  
 สำหรับกลุ่มตัวแทนดังกล่าว ควรกำหนดจำนวนตัวแทนให้มีความเท่าเทียมกันในทุกภูมิภาค  
 และประกอบด้วยตัวแทนของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ในกิจการพาณิชย์ซึ่งได้แก่  
 เจ้าของเรือ ผู้เช่า เจ้าของสินค้า ผู้ตราส่ง เป็นต้น รายงานการประชุมของกลุ่มตัวแทน  
 ต้องเก็บรักษาไว้เพื่อเป็นข้อมูลในการดำเนินการแก้ไขให้รัศกุ่มและทันสมัยยิ่งขึ้นต่อไป และ  
 กลุ่มตัวแทนควรดำเนินการให้มีคณะกรรมการถาวรคณะหนึ่งเพื่อศึกษาถึงพัฒนาการของการ  
 เช่าเรือ และเข้าประชุมตามช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ อนึ่ง การดำเนินงานของกลุ่มตัว  
 แทนย่อมต้องมีค่าใช้จ่าย ซึ่งจะต้องได้รับการสนับสนุนจากบรรดาประเทศสมาชิกเพราะค่าง

## ได้รับประโยชน์ร่วมกัน

จากการวิจัยเห็นว่า เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือมาตรฐานที่มักเกิดปัญหายุ่งยากซับซ้อน บ่อย ๆ และควรได้รับการแก้ไขวางหลักเกณฑ์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเป็นอันดับแรกได้แก่

1. เงื่อนไขเกี่ยวกับความเหมาะสมกับทะเลของเรือ
2. เงื่อนไขเกี่ยวกับความรับผิดชอบสำหรับการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า และ
3. เงื่อนไขเกี่ยวกับการเสียเวลาของเรือในการปฏิบัติตามสัญญา รวมทั้งการเสีย

เวลาของเรือ เนื่องจากเรือต้องเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปจากเส้นทางตามสัญญา

ขอควรระมัดระวังในการดำเนินงานของกลุ่มตัวแทนอีกประการหนึ่งก็คือ เงื่อนไขที่กำหนดขึ้นใหม่ จะต้องไม่ขัดแย้งหรือหลื่อมล้ำกับขอบเขตของผลบังคับของ Hague Rules กล่าวคือ ต้องศึกษาและทำความเข้าใจถึงผลบังคับของบทบัญญัติต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้ให้กระจ่างชัดควย ทั้งนี้เพื่อให้ได้มาซึ่งเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือที่เป็นมาตรฐาน ทันสมัย และมีความเหมาะสมกับกิจการ ค่าและการเดินเรือระหว่างประเทศจริง ๆ นั้นเอง

และในที่สุด เมื่อได้ดำเนินการแก้ไขวางหลักเกณฑ์เงื่อนไขต่าง ๆ ของสัญญาเช่าเรือให้เป็นมาตรฐานเดียวกันโดยตลอดทั้งหมดแล้ว ผลงานนี้อาจกำหนดให้เป็นอนุสัญญาอีกฉบับหนึ่งโดยให้ชื่อว่า "อนุสัญญารวาทศการเช่าเรือ" และอาจนับว่าเป็นอนุสัญญาที่เกิดจากกลุ่มตัวแทนของหน่วยงานหรือประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกจำนวนมากพอที่จะได้รับการยกย่องว่าเป็นอนุสัญญาที่สมบูรณ์และเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป.