



1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กฎหมายทะเลระหว่างประเทศที่ประเทศต่าง ๆ ถือปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบันนี้ ได้วิวัฒนาการมาจากกฎหมายท้องถิ่นจารีตประเพณีอันเป็นทางปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และภาคเหนือของยุโรป ตลอดจนความตกลงระหว่างประเทศมาเป็นเวลานานหลายศตวรรษแล้ว กฎหมายทะเลระหว่างประเทศได้มีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาอยู่ตลอดเวลา อาจกล่าวได้ว่า กฎหมายทะเลระหว่างประเทศเป็นกฎหมายที่เคลื่อนไหวอยู่เสมอ ทั้งนี้เนื่องจากวัตถุประสงค์ที่สำคัญของกฎหมายทะเลระหว่างประเทศนั้น เป็นการป้องกันและให้หลักประกันแก่ประเทศต่าง ๆ ให้ได้รับประโยชน์จากทะเลร่วมกันและเสมอภาคกัน ความเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการของกฎหมายทะเลในระยะต่าง ๆ จึงเป็นผลจากการที่นานาประเทศได้ต่อสู้และแสวงหาแนวทางที่จะให้บรรลุถึงจุดประสงค์ดังกล่าว และถ้าหากจะพิจารณาแนวโน้มของกฎหมายทะเลระหว่างประเทศในระยะหลังแล้ว จะเห็นได้ว่า ได้มีการพัฒนาและมีความก้าวหน้าจากที่เป็นอยู่เดิมของกฎหมายทะเลในระยะเริ่มแรกมาก ทั้งนี้ก็เพราะความเจริญทางด้านเทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับความจำเป็นในการแสวงหาทรัพยากรใหม่ ๆ ให้เพียงพอกับความต้องการของประชากรในโลกซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ได้ส่งผลให้มนุษย์เริ่มอุปโภคบริโภคจากท้องทะเลมากยิ่งขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวก่อให้เกิดความจำเป็นในการที่ต้องปฏิรูปกฎหมายทะเลกันขนานใหญ่ การประชุมเพื่อพิจารณาวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกฎหมายทะเลของสหประชาชาติที่กรุงคารากัส เมืองหลวงของประเทศเวเนซุเอลา ในปี พ.ศ. 2517 หรือการประชุมที่กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งเสร็จสิ้นไปเมื่อเดือนพฤษภาคม 2518 ก็เนื่องมาจากความพยายามดังกล่าว แต่การประชุมดังกล่าวรวมทั้งในครั้งก่อน ๆ ไม่ได้ทำให้เจตนารมณ์ของประเทศต่าง ๆ บรรลุถึงเป้าหมายอันเดียวกันเท่าใดนัก การประชุมที่กรุงคารากัส พ.ศ. 2517 และที่กรุงเจนีวา พ.ศ. 2518 ผลการประชุมมีความก้าวหน้าเพียงเล็กน้อย อย่างไรก็ตามการประชุมก็ยังไม่สามารถหาข้อยุติให้แก่อ-

เสนอใด ๆ ที่ได้มีการอภิปรายกันในที่ประชุมได้เลย

การศึกษาถึงความจำเป็นมาและพัฒนาการขั้นต่าง ๆ ตลอดจนแนวความคิดตามหลักกฎหมายทะเล จะทำให้เข้าใจถึงโครงสร้างพื้นฐานของกฎหมายทะเล รวมทั้งรากฐานหรือมูลเหตุแห่งปัญหาที่ประเทศต่าง ๆ ไม่สามารถตกลงกันได้ และในขณะเดียวกัน ก็สามารถทำให้เห็นแนวทางของกฎหมายทะเลในอนาคตคว่าจะมีแนวโน้มไปในทางใด ความเข้าใจในปัญหาขั้นมูลฐานดังกล่าวย่อมจะเป็นแนวทางให้การเข้าถึงเจตนารมณ์ร่วมกันของชาวโลกได้ปรากฏชัดเจนขึ้น

1.2 ขอบเขตและวัตถุประสงค์ของการวิจัย

กฎหมายทะเลระหว่างประเทศเป็นกฎหมายที่มีขอบเขตกว้างขวางมาก กล่าวคือครอบคลุมไปเกือบทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับทะเล นับตั้งแต่อาณาเขตแห่งทะเล ทรัพยากรในทะเล ตลอดจนสิทธิต่าง ๆ ของรัฐและเอกชนในการเดินเรือ การค้าทางทะเล การขนส่งทางทะเล การป้องกันเรือโค่นกัน และอธิปไตยของรัฐในบางส่วนของทะเล

โดยเหตุที่กฎหมายทะเลมีขอบเขตกว้างขวางมากดังกล่าวแล้ว ฉะนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาค้นคว้าถึงกฎหมายทะเลในด้านที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งทางทะเลเฉพาะในส่วนที่ว่าด้วยเรื่อง "สัญญาเช่าเรือ" (Charter Parties) เท่านั้น สำหรับในเรื่องอื่น ๆ และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสาระพื้นฐานของกฎหมายทะเล กล่าวคือ อาณาบริเวณส่วนต่าง ๆ ของทะเลซึ่งได้แก่ ทะเล อาณาเขต ทะเลหลวง เขตต่อเนื่อง ไหลทวีป ฯลฯ เป็นต้น จะไม่กล่าวถึง

กฎหมายทะเลในด้านที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งทางทะเล ส่วนใหญ่เกิดจากความสนใจของประเทศต่าง ๆ ในยุโรป ซึ่งประเทศเหล่านี้ได้บัญญัติกฎหมายทะเลของตนขึ้นเป็นอันมาก ในระหว่างคริสต์ศตวรรษที่ 19 ซึ่งเป็นระยะเวลาที่การค้าและการอุตสาหกรรมเริ่มเจริญรุ่งเรืองและได้รับการพิจารณาปรับปรุงให้ทันสมัยติดต่อกันมาจนถึงทุกวันนี้ ส่วนในด้านกิจการระหว่างประเทศก็อาศัยอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศเป็นสำคัญ อนุสัญญาที่รู้จักกันทั่วไปฉบับแรกก็คือ "The International Convention of the

Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, Brussels, 25 August 1924" ซึ่งเรียกชื่อย่อกันว่า "Hague Rules"¹ กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบสินค้าที่ตนรับขนตามใบตราส่ง และต่อมาก็ได้มีการประชุมระหว่างประเทศเพื่อเพิ่มความรับผิดชอบของเจ้าของเรือให้มากขึ้นกว่าในอนุสัญญาเดิมหลายครั้ง แต่ก็ยังไม่ประสบผลสำเร็จหรือเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป ต่อมาในอนุสัญญาระดับที่ 2 เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือทั้งหมด และการแบ่งส่วนกันชดเชยเสียหาย เรียกว่า "York-Antwerp Rules" ซึ่งเป็นผลจากการประชุมของ "The International Maritime Committee (IMC), Amsterdam, 1950" ออกมาแทน York-Antwerp Rules ซึ่งกำหนดขึ้นในปี พ.ศ. 2433 และแก้ไขใหม่ในปี พ.ศ. 2467 อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาระดับนี้ก็ยังไม่ใช่ที่ยอมรับหรือใช้กันทั่วไปในระหว่างประเทศ

วัตถุประสงค์ของการวิจัยนี้เพื่อศึกษาถึงวิธีการเช่าเรือเดินทะเลต่างประเทศในทางการค้าและการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยยังมีเรือสินค้าหรือพาณิชย์นาวีขนาดย่อม จำนวนเรือหรือกองเรือพาณิชย์มีไม่เพียงพอแก่การส่งเสริมสินค้าขาออกของประเทศไทยเอง ต้องอาศัยเรือสินค้าของต่างประเทศ หรือต้องอาศัยการเช่าเรือสินค้าต่างประเทศมาช่วยขนส่งสินค้าขาออก

สำหรับสินค้าขาเข้าก็เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่มีราคาต่ำและปริมาณมาก การเช่าเรือจร (tramp vessel) ซึ่งมีเรือเดินประจำสาย (regular liner) มาบรรทุกสินค้าขาเข้าของประเทศ ย่อมจะเสียค่าขนส่งสูงกว่าการใช้เรือเดินประจำสาย ซึ่งแต่เดิมประเทศที่กำลังพัฒนาส่วนใหญ่ก็ให้ความสนใจแต่เฉพาะเรื่อง การขนส่งสินค้ากับเรือเดินประจำสายเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม การรวบรวมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือนั้น ไม่สามารถกระทำได้โดยสมบูรณ์และทันสมัย เนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องทั้งทางค่านรัฐบาลและค่านเอกชน

¹For the history of the Hague Rules, see Bills of lading : report by the secretariat of UNCTAD (United nations publication, Sale No. E. 72. II D. 2), para. 62.

อยู่เป็นจำนวนมาก กล่าวคือ เกี่ยวข้องกับหน่วยราชการ เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ นายหน้าเรือ ผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง สมาคม หรือบริษัท ประกันภัยทางทะเล นักกฎหมาย ฯลฯ เป็นต้น ฉะนั้น การรวบรวมหลักเกณฑ์และข้อมูลต่าง ๆ จึงต้องศึกษาหลักกฎหมายทะเลอันว่าด้วย สัญญาเช่าเรือ และแนวทางปฏิบัติเท่าที่เคยปฏิบัติกันมารวมทั้งต้องติดต่อสอบถามหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องดังกล่าวแล้วหลายฝ่ายด้วยกัน เพื่อให้ได้หลักเกณฑ์ที่รัดกุมและทันสมัยยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การวิจัยนี้จะได้พิจารณาถึงปัญหาที่สำคัญ ๆ เกี่ยวกับการเช่าเรือสินค้าทั่วไปเท่านั้น

1. ความยุ่งยากของผู้เช่าและเจ้าของเรืออันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของตลาดเช่าเรือ

2. ปัญหาของผู้เช่าและเจ้าของเรือที่เกี่ยวข้องกับ

2.1 การร่างสัญญาเช่าเรือและการต่อรองขณะทำสัญญาเช่าเรือ

2.2 การตีความเงื่อนไขพิเศษของสัญญาเช่าเรือ

2.3 ผลของการตีความพิเศษซึ่งไม่เป็นธรรมและซึ่งอาจตีความได้หลายอย่าง

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับการเช่าเรืออื่น ๆ เช่น ประเภทเรือน้ำมัน และเรือพิเศษอย่างอื่นนั้น จะไม่กล่าวถึง

อีกประการหนึ่ง การศึกษาคำนวณตัวเลขเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเช่าเรือ ซึ่งนายหน้าเรือคิดเป็นค่าตัวแทนค่านั้น หากตัวเลขที่เป็นหลักเกณฑ์แน่นอนได้ยาก ด้วยเหตุนี้ การวิจัยจะยกตัวอย่างเฉพาะในบางเรื่องเท่านั้น การทำสัญญาเช่าเรือในทางปฏิบัติจะต้องพิจารณาหรือวิเคราะห์เงื่อนไขต่าง ๆ ให้เข้าใจโดยต้องแท้เป็นเรื่อง ๆ ไป ซึ่งหากจำเป็นก็ควรขอความช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญเช่าเรือโดยเฉพาะอีกชั้นหนึ่งด้วย เพราะยังไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเช่าเรือนี้

1.3 ประโยชน์ที่จะได้จากการวิจัย

เนื่องจากสัญญาเช่าเรือปกติเป็นเรื่องที่กระทำกันในระหว่างคู่กรณีที่เป็นเอกชนและถือหลักทั่วไปเกี่ยวกับเสรีภาพในการทำข้อตกลง (Freedom of Agreement) ฉะนั้น

แม้หากประเทศไทยจะได้บัญญัติกฎหมายบังคับในเรื่องสัญญาเช่าเรือไว้ก็ตาม ก็จะไม่บังคับได้ เฉพาะสัญญาที่ทำกันขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น หากได้มีผลบังคับคลุมไปถึงสัญญาที่ทำกันขึ้นในต่างประเทศ หรือสัญญาที่คู่กรณีแสดงเจตนาให้ใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับไม่ หนึ่ง ปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยสัญญาเช่าเรือโดยเฉพาะ แต่อย่างไรก็ตาม หากจะเขียนกฎหมายให้ถึงขนาดที่จะไม่ยอมให้คนไทยไปทำสัญญาเช่าเรือกันในต่างประเทศหรือไม่ยอมรับสัญญาที่ไปทำกันในต่างประเทศแล้ว ย่อมจะขัดกับหลักเสรีภาพในการทำข้อตกลงดังกล่าว และจะขัดกับหลักเกณฑ์ในเรื่องการขัดกันแห่งกฎหมายด้วย อีกประการหนึ่ง ในกรณีที่ได้ทำสัญญากันในต่างประเทศโดยใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับ หากมีการผิดสัญญากันขึ้นและมีการฟ้องร้องกันในศาลต่างประเทศแล้วก็ตาม แต่ในชั้นบังคับคดีก็จะมีทางดำเนินคดีได้ในประเทศไทย เพราะประเทศไทยยังไม่มีข้อตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการบังคับคดีเลย ²

หนึ่ง โดยที่กิจการขนส่งและการรับจัดการขนส่งทางทะเลเป็นกิจการที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการค้าของประเทศเป็นอย่างมาก ปัจจุบันนี้ปรากฏว่ากิจการค้านี้ยังขาดระเบียบและการควบคุมที่เหมาะสม เป็นเหตุให้อัตราค่าระวาง หลักเกณฑ์ และระเบียบแบบแผนในกิจการขนส่งทางทะเลมีการเปลี่ยนแปลงขึ้นลงอยู่เสมอ เป็นการเคลื่อนไหวและไม่เป็นธรรมดาแก่ผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่ง หรือผู้รับจัดการขนส่งอื่นอยู่เนื่อง ๆ และทั้งนี้ย่อมมีผลกระทบกระเทือนต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นส่วนรวมอีกด้วย

ฉะนั้น การวิจัยนี้จะเป็นทางหนึ่งที่ทำให้กิจการค้าในค้านี้ดำเนินไปด้วยความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายและมีเสถียรภาพมากขึ้น และจะเป็นประโยชน์ต่อการส่งเสริมสินค้าขาออกของประเทศไทย รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่จะช่วยสร้างความเข้าใจในเรื่องต่าง ๆ ใต้ง่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการเช่าเรือ เช่น ผู้ตราส่งหรือผู้ส่งสินค้าขาออก เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ นายหน้าเรือ และกิจการของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

² คู่มือที่กการประชุมคณะกรรมการร่างกฎหมายทะเล ครั้งที่ 19/2514

นอกจากนี้ บรรดาบุคคลที่สนใจจะได้มีแนวทางศึกษาค้นคว้าหาวิธีการที่เหมาะสมแก่ประเทศไทยในลำดับต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งบรรดานักกฎหมายหรือนักศึกษาวิชากฎหมายจะได้ตระหนักถึงความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องนี้มากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยเรายังขาดแคลนผู้ทรงคุณวุฒิในสาขานี้อยู่มาก กล่าวคือ ส่วนใหญ่ยังอาศัยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และหลักกฎหมายทั่วไปในการวินิจฉัยปัญหาต่าง ๆ เมื่อมีกรณีพิพาทเกิดขึ้น อันเป็นเหตุให้ฝ่ายเราต้องเสียเปรียบกรณีในทางวิชาการอยู่เป็นอันมาก



1.4 วิธีดำเนินการค้นคว้าและวิจัย

การวิจัย จะดำเนินการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลแบบไขว่เอกสารเพื่อการวิจัย (Documentary Research) เป็นส่วนใหญ่ และเสนอการวิจัยแบบพรรณาวินิจฉัย (Analytical Description) ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา อาศัยข้อมูลจากหนังสือ เอกสาร รายงานการประชุมขององค์การสหประชาชาติ สมาคมระหว่างประเทศ และบรรดาผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้ชำนาญงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก ณ ศูนย์การค้าทางทะเลในประเทศที่ก้าวหน้า หรือตามท่าเรือที่เป็นจุดศูนย์กลางที่สำคัญของการเข้าเรือระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ จะต้องศึกษาถึงกฎหมายของประเทศต่าง ๆ รวมทั้งอนุสัญญาและข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเข้าใช้เรือระหว่างประเทศ

อนึ่ง เนื่องจากการเข้าเรือระหว่างประเทศ ปกติเป็นกิจการทางค่านเอกชนดังกล่าวแล้ว และยังไม่มียอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อการนี้โดยเฉพาะ จึงต้องอาศัยอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องมาเปรียบเทียบหรือหาข้อมูลเพื่อวางหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมเพื่อผลประโยชน์แก่ประเทศไทยด้วย