

บทที่ 2

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับระบบชมรมสายการเดินเรือ

1. ความหมายและลักษณะของชมรมสายการเดินเรือ

คำว่า ชมรมสายการเดินเรือ เป็นคำที่มาจากภาษาอังกฤษว่า Liner conferences หรือ คำว่า Shipping Conferences ซึ่งคำแปลในภาษาไทยได้มีการแปลแตกต่างกันออกไป เช่น ชมรมสายการเดินเรือ ชมรมเดินเรือ ชมรมเรือ โดยต่างมีผู้ให้ความหมายและลักษณะของชมรมสายการเดินเรือ หรือ Liner Conferences ไว้มากมาย เช่น

1. ชมรมเดินเรือหรือที่ภาษาอังกฤษเรียกว่า Shipping Conferences หมายถึง การรวมกลุ่มของบริษัทเรือที่เรียกว่า “คาร์เทล” (Cartel) กล่าวคือ เป็นการรวมกลุ่มกันที่มีจุดมุ่งหมายเพียงเพื่อดำเนินนโยบายร่วมกันอย่างใดอย่างหนึ่งคือ การจำกัดขอบเขตของการค้าเสรีในตลาดการขนส่งทางทะเลให้น้อยลง เพื่อประโยชน์ในอันที่ชมรมจะได้เข้าครอบครองตลาดการขนส่งทางทะเลไว้¹

2. คำว่า “Conference” แปลเป็นภาษาไทยว่าชมรม แต่ความหมายที่แท้จริงของคำว่า Conference นี้น่าที่จะหาคำใดคำหนึ่งมาอธิบายได้ มีผู้ให้ความหมายของคำนี้ในความหมายต่าง ๆ กล่าวคือ เป็นบริษัทหรือสายการเดินเรือหลายๆ สายมารวมกันเป็นชมรม ดำเนินกิจการโดยการขายบริการรับส่งสินค้าในทะเลนานาชาติ สายการเดินเรือเหล่านี้มีสัญญาตกลงร่วมมือกันที่จะกำหนดการเก็บค่าระวางในอัตราเดียวกัน (Uniform rates) กำหนดเส้นทางเดินเรือจากภูมิภาคหนึ่งไปยังอีกภูมิภาคหนึ่ง กำหนดเที่ยวทำการของชมรมทั้งหมดไว้ด้วยการจัดสรรปันส่วนแบ่งของจำนวนสินค้าที่สมาชิกจะขนและบางชมรมถึงขนาดแบ่งรายได้ร่วมกัน

3. ชมรมเรือ หมายถึง ผู้ขนส่งทางเรือตั้งแต่สองรายขึ้นไป ซึ่งรวมเป็นกลุ่มกันจัดทำข้อตกลงทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ (Formal or Informal Agreement) เพื่อกำหนด

¹ วารุณี ถนอมศักดิ์. โครงสร้างตลาดและพฤติกรรมการแข่งขันของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย. (งานวิจัยหลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545). น. 32

หลักปฏิบัติให้เป็นแบบอย่างเดียวกันแก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือในการจัดบริการขนส่ง การเก็บค่าระวาง การกำหนดเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวาง การกำหนดเงินส่วนลด การเก็บค่าใช้จ่าย หรือการวางเงื่อนไขอื่น โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อควบคุมสภาพการแข่งขัน สร้างเสถียรภาพของอัตราค่าระวาง และความสม่ำเสมอของการให้บริการ²

4. ชมรมสายการเดินเรือ คือ การรวมกลุ่มกันที่ไม่ใช่ในรูปแบบหุ้นส่วนบริษัทของผู้ประกอบการสายการเดินเรือ โดยมีวัตถุประสงค์ คือ (1) ควบคุมการแข่งขันกันระหว่างสมาชิก และ (2) สร้างความแข็งแกร่งในหมู่สมาชิกโดยกระทำการร่วมกัน และในการแข่งขันร่วมกันต่อต้านผู้ขนส่งที่ไม่ได้เป็นสมาชิก³

5. ชมรมสายการเดินเรือเป็นการตกลงกันระหว่างบริษัทสายการเดินเรือตั้งแต่สองบริษัทหรือมากกว่านั้นขึ้นไป เพื่อจัดการให้บริการรับขนส่งสินค้า และ/หรือผู้โดยสารตามตารางการเดินทางในเส้นทางการค้าหนึ่งภายใต้อัตราค่าระวางเดียวกันและข้อตกลงร่วมกัน ในบางครั้งเรียกว่า Shipping Conference⁴

6. ชมรมสายการเดินเรือเป็นการรวมตัวกันของสายการเดินเรือตั้งแต่สองรายขึ้นไปโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับค่าระวาง ในกรณีนี้เป็นการรวมตัวกันโดยสมัครใจ ไม่ใช้การนำเอาทรัพย์สินมารวมกันเพื่อก่อตั้งเป็นบริษัทใหม่ขึ้นมา⁵

7. ชมรมเดินเรือ (Shipping Conferences) หมายถึง สายการเดินเรือตั้งแต่สองรายขึ้นไปซึ่งรวมตัวกันเป็นกลุ่มจัดทำข้อตกลงทั้งอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อกำหนดหลักปฏิบัติให้เป็นอย่างเดียวกันแก่ผู้ส่งสินค้าทางเรือในการจัดบริการขนส่ง การเก็บค่าระวาง การกำหนดเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวาง การกำหนดเงินส่วนลด การเก็บค่าธรรมเนียมหรือการวาง

² จินตนา บุญบงการ, รศ. และจักรกฤษณ์ ดวงพิสดาร. “องค์การในธุรกิจพาณิชย์นาวี”. วารสารพาณิชย์นาวี ปีที่ 15 ฉบับที่ 3 (ธันวาคม), 2539. น. 44

³ The UNCTAD secretariat. The Liner Conference System. United Nation. New York, 1970. p. 3

⁴ www.businessdictionary.com/definition/liner-conference.html

⁵ กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ. ธุรกิจพาณิชย์นาวี. สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย: กรุงเทพมหานคร, 2534, น. 157

เงื่อนไขอื่น โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อควบคุมสภาพการแข่งขัน สร้างเสถียรภาพของอัตราค่าระวางและความสม่ำเสมอของการให้บริการ⁶

จากความหมายข้างต้น อาจจะกล่าวได้ว่า ชมรมสายการเดินเรือมีลักษณะที่สำคัญคือ บริษัทหรือสายการเดินเรือหลายๆสายมารวมกันเป็นชมรม เพื่อดำเนินกิจการโดยการให้บริการรับส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ โดยในการให้บริการขนส่งสินค้านี้มีการกำหนดเวลาไว้ล่วงหน้าแน่นอนในการเข้าเทียบท่าและการออกจากท่าแต่ละแห่ง สายการเดินเรือที่ตกลงเข้าร่วมจัดตั้งเป็นชมรมนี้มีสัญญาหรือข้อตกลงร่วมมือกันในการกำหนดการเก็บค่าระวางในอัตราเดียวกัน (Uniform rates) ทั้งนี้เพื่อป้องกันการตัดราคากันระหว่างสมาชิกของชมรม และกำหนดจำนวนเที่ยวการเดินเรือของบริษัทที่เข้าเป็นสมาชิกของชมรมทั้งหมดไว้ด้วย โดยจัดสรรส่วนแบ่งของจำนวนสินค้าที่สมาชิกจะรับขน เพื่อป้องกันไม่ให้สมาชิกรายใดรายหนึ่งเข้ามารับสินค้ามากเกินไปจนกระทบต่อสมาชิกรายอื่นในชมรมจัดตั้งขึ้นนี้เพื่อจัดการแข่งขันกันเองระหว่างสมาชิกและร่วมมือกันกำหนดสายการเดินเรือนอกชมรม (Non-Conference) ที่เข้ามาดำเนินการในเส้นทางที่ชมรมนั้นดำเนินการอยู่ โดยวิธีการที่ชมรมใช้คือให้เรือสินค้าของชมรมเข้าแย่งรับขนสินค้า (Fighting Ships) ที่ทำเทียบเรือและออกจากท่าเรือก่อนที่สายการเดินเรือนอกชมรมจะเข้าดำเนินการ และเรียกเก็บค่าระวางในอัตราที่ต่ำมากจนสายการเดินเรือนอกชมรมนั้นต้องขาดทุนและเลิกกิจการไป

2. ประวัติความเป็นมาของชมรมสายการเดินเรือ

ชมรมสายการเดินเรือก่อตั้งขึ้นในช่วงศตวรรษที่ 19 ซึ่งเป็นช่วงที่ประเทศในยุโรปกำลังเปลี่ยนแปลงจากประเทศกสิกรรมมาเป็นการพัฒนาการทางอุตสาหกรรม จึงมีความจำเป็นต้องใช้วัตถุดิบมาป้อนโรงงานอุตสาหกรรมซึ่งวัตถุดิบบางอย่างนั้นต้องนำมาจากที่ห่างไกล และต้องมีระยะเวลาที่สม่ำเสมอ เรือกำปั่นที่เคยเป็นยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งแต่เดิมเริ่มไม่สามารถให้บริการได้เพียงพอต่อความต้องการของโรงงานอุตสาหกรรมได้ เพราะในการเดินเรือกำปั่นนั้นต้องขึ้นอยู่กับสภาพดินฟ้าอากาศ และคลื่นลม จนกระทั่งมีผู้คิดเอาเครื่องจักรไอน้ำมาใช้แทนเรือ

⁶ ธนัย เทียนใส. การวิเคราะห์พฤติกรรมการแข่งขันของอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย. (วิทยานิพนธ์หลักสูตรวิทยาศาตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2543). น. 44

กำปั่น ซึ่งในการเดินเรือด้วยเครื่องจักรไอน้ำนั้นไม่ต้องขึ้นอยู่กับสภาพดินฟ้าอากาศและคลื่นลม อีกทั้งประสิทธิภาพในการเดินเรือ สามารถเดินทางได้ในระยะไกลขึ้น และในปี ค.ศ. 1869 มีการพัฒนาคลองสุเอซ เปิดให้เรือผ่านเข้าออกเพื่อความสะดวกในการค้าขายระหว่างยุโรปกับ ตะวันออกไกล ทำให้เรือที่ให้บริการในเส้นทางนี้โดยเฉพาะเรือที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำเกิดมีการแข่งขัน กันมากขึ้นจนทำให้บริษัทสายการเดินเรือหลายบริษัทแข่งขันกันลดอัตราค่าระวางลง จนทำให้เกิด สงครามอัตราค่าระวางขึ้น ซึ่งเป็นเหตุให้หลายบริษัทสายการเดินเรือต้องหยุดกิจการเนื่องจาก ประสบปัญหาขาดทุน ดังนั้นเพื่อลดการแข่งขันซึ่งกันและกันระหว่างสายการเดินเรือต่างๆ ใน เส้นทางนี้ มีกลุ่มเจ้าของเรือกลุ่มหนึ่งได้เกิดแนวความคิดในการรวบรวมบริษัทสายการเดินเรือ ต่างๆ ให้รวมตัวกันตั้งเป็นชมรมสายการเดินเรือเป็นครั้งแรกเมื่อปี ค.ศ. 1875 ในประเทศอังกฤษมี ชื่อว่า ชมรมสหราชอาณาจักร-กัลกัตตา (The U.K.-Calcutta Conference) ซึ่งประกอบไปด้วย บริษัทสายการเดินเรือ 4 บริษัท ได้แก่ The P&O (Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.), The B.I. (British India), The City Clan และ Anchor Lines⁷ โดยชมรมสายการเดินเรือนี้ได้ ให้บริการในเส้นทางประเทศสหราชอาณาจักร – เมืองกัลกัตตา ต่อมาเมื่อชมรมนี้ประสบ ความสำเร็จ จึงทำให้บริษัทสายการเรือที่ดำเนินการในเส้นทางอื่นๆรวมตัวกันเป็นชมรมบ้าง แต่อย่างไรก็ตามตั้งแต่เดือนตุลาคม ค.ศ. 2008 การดำเนินการแบบชมรมสายการเดินเรือนั้นถือว่าเป็น การกระทำที่ผิดกฎหมายป้องกันการผูกขาดแล้วในสหภาพยุโรป

3. วัตถุประสงค์ของชมรมสายการเดินเรือ

ชมรมสายการเดินเรือเป็นองค์กรที่เดินเรือประจำเส้นทางมารวมตัวกันเพื่อให้บริการ รับขนสินค้าบนเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งหรือในเขตภูมิศาสตร์ใดเขตภูมิศาสตร์หนึ่ง โดยมี วัตถุประสงค์ร่วมกันดังนี้

(1) เพื่อจำกัดการแข่งขันในระหว่างสมาชิกในชมรมสายการเดินเรือด้วยกันเอง โดยใน การลดการแข่งขันระหว่างสมาชิกสายการเดินเรือในชมรมนั้น ชมรมควบคุมสมาชิกโดยให้สมาชิก ทุกรายตกลงร่วมกันเรียกเก็บอัตราค่าระวางในอัตราเดียวกัน และเพื่อให้สมาชิกทั้งหมดปฏิบัติตาม ชมรมจึงได้จัดทำข้อตกลงของชมรมขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ เช่น การคำนวณอัตรา ค่าระวาง การกำหนดรูปแบบในตราส่ง การจัดสรรจำนวนเที่ยวการเดินเรือ การกำหนดท่าเรือให้

⁷ William Sjorstrom. "Ocean Shipping Cartel: A Survey". Review of Network Economics. Vol. 3, Issue 2 June 2004. P. 111.

สมาชิกแต่ละรายเข้าไปบรรทุกสินค้า เป็นต้น นอกจากการกำหนดหลักเกณฑ์ให้สมาชิกของชมรมปฏิบัติตามแล้ว ในข้อตกลงของชมรมยังมีการกำหนดบทลงโทษสมาชิกในกรณีที่สมาชิกฝ่าฝืนข้อตกลงของชมรมด้วย

(2) เพื่อเสริมสร้างให้สมาชิกสายการเดินเรือของชมรมมีอำนาจแข็งแกร่งสามารถต่อสู้กับการแข่งขันจากสายการเดินเรือภายนอกชมรมรวมไปถึงเรือจรรยาที่ดำเนินการเป็นครั้งคราวได้ โดยชมรมสายการเดินเรืออาจเลือกกระทำการโดยการกำหนดอัตราค่าระวางเรือให้แตกต่างกัน (Differential Rate) สำหรับลูกค้าประเภทต่างๆ โดยคิดอัตราค่าระวางสูงสำหรับลูกค้าทั่วไป และคิดอัตราค่าระวางต่ำสำหรับผู้ส่งที่มีสัญญาส่งสินค้าเป็นประจำกับชมรม โดยเครื่องมือที่ชมรมสายการเดินเรือใช้ผูกมัดผู้ส่งคือการทำข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ (Loyalty Arrangements)

4. ประเภทของชมรมสายการเดินเรือ

ชมรมสายการเดินเรื่อนั้นสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท โดยดูจากวิธีการที่ใช้รับสมาชิกใหม่ของชมรม

4.1 ชมรมแบบปิด (Closed Conference)

การจัดตั้งชมรมโดยส่วนใหญ่มักเป็นแบบชมรมแบบปิดซึ่งมีข้อจำกัดในการรับสมาชิก โดยในการรับสมาชิกใหม่ว่าต้องได้รับมติของสมาชิกที่มีอยู่ในเวลานั้น บางชมรมวางข้อบังคับว่าสายการเดินเรือที่ต้องการเข้าเป็นสมาชิกต้องใช้คะแนนเสียงข้างมาก แต่บางชมรมวางข้อบังคับไว้ว่าต้องใช้คะแนนเสียงเป็นเอกฉันท์ ในกรณีหลังนี้โอกาสในการเข้าเป็นสมาชิกมีน้อยมาก ชมรมแบบปิดถือเหตุผลของการรับสมาชิกใหม่เพื่อการค้าอันราบรื่นอย่างเดียวนั้น หลักการที่จะนำมาพิจารณา เช่น มีสินค้าที่ต้องขนส่งเพิ่มขึ้นโดยสมาชิกที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถขนส่งได้ ประเมินค่าความสามารถของผู้สมัครใหม่ในการให้ได้มาตรฐานตามที่ชมรมได้วางกำหนดไว้ นอกจากนี้ยังมีการตั้งอัตราค่าระวางที่แน่นอนสำหรับชมรมและค่อนข้างที่จะกำหนดส่วนแบ่งทางการค้าที่ชัดเจนระหว่างสมาชิกในชมรม ในบางชมรมแบบปิดนั้นมีการนำเอารายได้และรายจ่ายมาแบ่งกันในชมรมด้วย

ชมรมแบบปิดมักจะได้รับความวิพากษ์วิจารณ์เสมอว่ามีลักษณะเป็นแบบกึ่งผูกขาดทางการค้า การกำหนดส่วนแบ่งการให้บริการขนส่งที่ตายตัวนั้นเป็นผลให้ขาดการกระตุ้นในการ

พัฒนาการบริการ ระบบการบริหารมักจะมีพิธีรีตองซึ่งทำให้ชมรมตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงทางการค้าได้ช้า และชมรมมักต้องอยู่ภายใต้การแทรกแซงและมาตรการทางการเมือง

แต่อย่างไรก็ตามข้อดีของชมรมแบบปิดคือการให้บริการที่แน่นอนแก่ผู้ส่งของและมีความสามารถในการวางแผนและประสานงานการให้บริการขนส่งได้แบบครบวงจร

4.2 ชมรมแบบเปิด (Opened Conference)

มีการกำหนดค่าระวางไว้เช่นเดียวกับชมรมแบบปิด แต่ไม่มีข้อจำกัดมากในการรับสมาชิกใหม่ แต่สายการเดินเรือที่ต้องการเข้าเป็นสมาชิกต้องมีลักษณะเข้ากับเงื่อนไขบางประการ เช่น สามารถจัดบริการได้เป็นประจำสม่ำเสมอในบริเวณเส้นทางการค้าของชมรมสายการเดินเรือ และสามารถยอมรับข้อตกลงภายในชมรมได้ ดังนั้นในบางครั้งจึงทำให้เส้นทางการค้าของชมรมนั้นมีสายการเดินเรือมากเกินไป

ตามปกติแล้วความร่วมมือในหมู่สมาชิกของชมรมแบบเปิดมีน้อย เนื่องจากการที่ยอมรับให้สายการเดินเรือใหม่เข้าเป็นสมาชิกได้ง่าย ส่งผลให้เส้นทางการค้ามีระวางส่วนเกินในการบรรทุกขึ้นหรือกล่าวได้ว่าชมรมเปิดเป็นแนวทางปฏิบัติของประเทศที่ต้องการสร้างกองเรือขึ้นมาใหม่เพื่อให้มีส่วนร่วมในกิจการพาณิชย์นาวีมากขึ้น⁸

นอกจากนี้ชมรมแบบเปิดเป็นที่นิยมในเส้นทางการค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทางแอตแลนติกและแปซิฟิกซึ่งเป็นเส้นทางที่สำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากโดยปกติแล้วภายใต้กฎหมายป้องกันการผูกขาดของประเทศสหรัฐอเมริกาถือว่าข้อตกลงร่วมมือกันของชมรมสายการเดินเรือนั้นเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้แก่ The U.S. Shipping Act (1984) ได้ยกเว้นให้บริษัทสายการเดินเรือสามารถเข้าร่วมหรือทำข้อตกลงบางประการได้โดยไม่ขัดกับกฎหมายป้องกันการผูกขาด โดยการได้รับยกเว้นของข้อตกลงต่างๆของบริษัทสายการเดินเรือจะต้องได้รับความยินยอมจาก Federal Maritime Commission (FMC) ก่อน ซึ่ง FMC นี้เป็นองค์กรที่ก่อตั้งขึ้นในปี 1961 เพื่อควบคุมดูแลกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของสายการเดินเรือ⁹

⁸ วารุณี ถนอมศักดิ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 1 น. 35

⁹ Martin Stopford. *Maritime Economics*. (Unwin Human, London). p. 171

5. การจัดองค์กรของชมรมสายการบินเรือ

5.1 สำนักงานใหญ่และเลขาธิการของชมรมสายการบินเรือ

สำนักงานใหญ่ของชมรมสายการบินเรือต่าง ๆ ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในสถานที่ซึ่งสมาชิกส่วนใหญ่ของชมรมดำเนินการอยู่ โดยคำนึงถึงความสะดวกในการบริหารงานโดยยึดเอาจำนวนสินค้าที่เคลื่อนไหวจากภูมิภาคนั้น ๆ ตลอดจนประเพณีที่สืบทอดต่อกันมา

ชมรมสายการบินเรือมีเลขาธิการทำการบริหารงานของชมรม โดยเป็นผู้เตรียมวาระและรายละเอียดเกี่ยวกับการประชุมสำหรับคณะทำงานและสำหรับกรรมการของชมรม นอกจากนี้ เลขาธิการของชมรมมีหน้าที่อื่น ๆ เช่น การจัดพิมพ์เผยแพร่ข่าวสารของชมรม การแก้ไขเปลี่ยนแปลงพิภคอัตราค่าระวาง การติดตามงานการพัฒนาที่สำคัญๆของชมรม การแจ้งให้สมาชิกทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เป็นผู้ประสานงานติดต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลและองค์กรผู้ส่งของประเทศในเขตการค้าของชมรม โดยอาจผ่านผู้แทนส่วนภูมิภาคที่ประจำอยู่ที่ท่าเรือในเส้นทางการเดินเรือของชมรม

เลขาธิการของชมรมสายการบินเรือมีหน้าที่ร่วมมือกับผู้แทนส่วนภูมิภาคที่ประจำอยู่ที่ท่าเรือเพื่อตรวจสอบสมาชิกสายการบินเรือและผู้ส่งให้ปฏิบัติตามสัญญาที่มีกับชมรมให้ครบถ้วน ข้อพิพาทต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างสมาชิกสายการบินเรือของชมรมต้องมีการนำเสนอต่อเลขาธิการของชมรม

5.2 ข้อตกลงของชมรมสายการบินเรือ

ข้อตกลงของชมรมเป็นเอกสารพื้นฐานซึ่งกำหนดความสัมพันธ์ที่ได้ตกลงกันระหว่างสมาชิกสายการบินเรือของชมรม ขอบเขตของข้อตกลงของชมรมนั้นแตกต่างกันออกไปในแต่ละชมรม โดยส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับการแข่งขันระหว่างสมาชิกสายการบินเรือและการแข่งขันระหว่างชมรมและสายการบินเรือที่อยู่นอกชมรม อย่างน้อยที่สุดในข้อตกลงของชมรมต้องกำหนดให้สมาชิกเรียกเก็บอัตราค่าระวางในอัตราเดียวกันและให้สมาชิกปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ในการคำนวณและการเก็บอัตราค่าระวาง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้สมาชิกของชมรมใช้เงื่อนไขข้อตกลงของชมรมอย่างเท่าเทียมกันกับผู้ส่ง

ข้อตกลงของชมรมอาจประกอบไปด้วยเนื้อหาดังต่อไปนี้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ได้แก่

- (1) ขอบเขตการดำเนินงานของชมรม

(2) ประเภทของสมาชิกของชมรม เช่น สมาชิกสามัญ และสมาชิกสมทบ สิทธิ และหน้าที่ของสมาชิกทั้งหลาย หลักเกณฑ์และเงื่อนไขของการเข้าเป็นสมาชิก กล่าวคือ ค่าธรรมเนียมการสมัคร การวางหลักประกัน เป็นต้น

(3) กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเข้าเป็นสมาชิก การลาออก การถูกพักงาน หรือการไล่ออกจากการเป็นสมาชิก

(4) กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการประชุมของชมรม มาตรการการลงคะแนนเสียง

(5) เลขาธิการของชมรม เจ้าหน้าที่ของชมรมและหน้าที่ของพวกเขา

(6) หน้าที่ของสมาชิกสายการเดินเรือในการดำเนินงานของชมรม

(7) บทบัญญัติที่เกี่ยวกับการป้องกันตนเอง การตรวจสอบหรือบทลงโทษกรณีการกระทำผิดของสมาชิกสายการเดินเรือ

(8) การแต่งตั้งคณะกรรมการของชมรม

(9) วิธีการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างสมาชิกของชมรม และ

(10) การเข้าร่วมในข้อตกลงอื่น ๆ

5.3 การประชุมของชมรมสายการเดินเรือ

การตัดสินใจในนโยบายต่างๆของชมรมต้องเกิดจากที่ประชุมของสมาชิกทั้งหมดของชมรมโดยมีการลงคะแนนเสียงหรือได้รับคะแนนเสียงส่วนใหญ่ แต่ในสถานการณ์ที่เร่งด่วน จำนวนสมาชิกที่เข้าประชุมและลงคะแนนเสียงอาจเป็นจำนวนหนึ่งเท่านั้น หรือในบางครั้ง การตัดสินใจอาจเกิดขึ้นโดยไม่มีการประชุมหรืออาจมีการประชุมผ่านทางโทรศัพท์

การประชุมของชมรมสายการเดินเรือสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ดังนี้

(1) การประชุมสามัญ ชมรมอาจกำหนดให้มีการประชุมสามัญปีละหนึ่งครั้งหรือสองครั้ง เพื่อพิจารณาปัญหาทั่วไป และการดำเนินงานประจำของชมรม ผู้ที่เข้าประชุมสามัญนี้ส่วนใหญ่เป็นผู้แทนหรือตัวแทนของสมาชิกสายการเดินเรือ การประชุมสามัญนี้จัดขึ้นที่สำนักงานใหญ่ของชมรม

(2) การประชุมเจ้าของเรือ “Principal Meeting” เป็นการประชุมของเจ้าของเรือหรือผู้บริหารระดับสูงของชมรมสายการเดินเรือ เพื่อพิจารณานโยบายที่สำคัญ ๆ เช่น การพิจารณาการรับสมัครใหม่ การขึ้นอัตราค่าระวาง เป็นต้น การประชุมนี้จัดขึ้นทุก ๆ 6 เดือนและสถานที่จัดการประชุมจะเปลี่ยนไปเรื่อย ๆ

(3) การประชุมพิเศษ เป็นการประชุมที่จัดให้มีขึ้นในกรณีที่มีปัญหาเร่งด่วนที่ไม่สามารถรอการพิจารณาในการประชุมสามัญได้ ชมรมจะจัดตั้งคณะกรรมการพิเศษขึ้นเพื่อพิจารณาปัญหาดังกล่าว

6. การเป็นสมาชิกของชมรมสายการเดินเรือ

โดยทั่วไป สมาชิกของชมรมสายการเดินเรือสามารถแบ่งออกได้เป็นสองประเภท ได้แก่ สมาชิกสามัญ และสมาชิกสมทบ

(1) สมาชิกสามัญ เป็นสมาชิกที่มีสิทธิเต็มทุกอย่างเท่า ๆ กับสมาชิกอื่นตามที่ได้ตกลงกันได้

(2) สมาชิกสมทบ เป็นสมาชิกที่ถูกจำกัดจำนวนเที่ยวในการเดินเรือ

แต่อย่างไรก็ตามสมาชิกทั้งสองประเภทได้รับสิทธิในการรับขนส่งสินค้าจากผู้ส่งซึ่งเป็นลูกค้าประจำของชมรม

การที่ชมรมรับสายการเดินเรือเข้าเป็นสมาชิกสมทบนั้นประกอบไปด้วยเหตุผล 3 ประการ คือ

ประการแรก เนื่องจากบางครั้งสมาชิกสามัญมีความสนใจเจาะจงในผลประโยชน์เฉพาะภูมิภาคหนึ่ง ๆ และไม่สนใจในบางภูมิภาค ชมรมจึงให้สายการเดินเรือที่สมัครเข้าเป็นสมาชิกสมทบดำเนินการในภูมิภาคที่สมาชิกสามัญไม่สนใจ โดยเจาะจงว่าให้สมาชิกสมทบเป็นผู้ดำเนินการในภูมิภาคนั้น ซึ่งภูมิภาคดังกล่าวอยู่ในเส้นทางการค้าที่ชมรมต้องให้บริการอยู่แล้ว

ประการที่สอง บางกรณีสายการเดินเรือที่สมัครเข้าเป็นสมาชิกต้องการเป็นแค่สมาชิกสมทบเท่านั้น เพราะตนต้องรับดำเนินการในภูมิภาคนั้น ๆ เป็นครั้งคราว

ประการที่สาม เป็นนโยบายของชมรมที่ต้องการให้ผู้สมัครใหม่เป็นแค่สมาชิกสมทบก่อน จนกว่าสายการเดินเรือนั้นได้แสดงผลการดำเนินการเป็นที่พอใจแก่สมาชิกสามัญรายอื่น ๆ

สมาชิกสมทบนั้นแม้ถูกจำกัดสิทธิในเรื่องจำนวนเที่ยวการเดินเรือ แต่สมาชิกสมทบต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และเงื่อนไขในข้อตกลงของชมรมทุกอย่างเหมือนกับสมาชิกสามัญปฏิบัติ แต่ในบางครั้งสมาชิกสมทบอาจถูกจำกัดสิทธิในการออกเสียงในการตัดสินใจปัญหาต่าง ๆ ถึงแม้ว่าได้เข้าประชุมด้วย

สำหรับสมาชิกสามัญ แม้ว่ามีสิทธิทุกอย่างแต่อาจได้รับสิทธิจำกัดในเรื่องที่ทำการท่าเรือจำนวนเที่ยวการเดินเรือ ทั้งนี้เป็นไปตามส่วนแบ่งที่ได้รับ และระยะเวลาที่ได้ตกลงไว้กับชมรมในเวลาสมัครเข้าเป็นสมาชิกของชมรม

7. ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกสายการบินเรือของชมรม

ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกสายการบินเรือของชมรมนั้น มักมีการกำหนดไว้ในข้อตกลงของชมรมซึ่งมีเรื่องที่สำคัญ ๆ ได้แก่

การกำหนดพิกัดอัตราค่าระวาง คือ การกำหนดให้มีพิกัดอัตราค่าระวางเป็นอย่างเดียวกัน กล่าวคือ สมาชิกทั้งหมดยอมตกลงเรียกเก็บอัตราค่าระวางจากผู้ส่งสินค้าในอัตราที่เหมือนกัน สำหรับวัตถุประสงค์ในเรื่องนี้คือความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการเรียกเก็บอัตราค่าระวางและเพื่อลดปัญหาการแข่งขันกันเองระหว่างสมาชิกในชมรม

การแจกสิทธิแก่สายการบินเรือที่เป็นสมาชิก คือ การแจกสิทธิแก่สมาชิกของชมรมในเรื่องเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าหรือการรับขนส่งสินค้าในท่าเรือบางแห่งในเส้นทางการค้าที่ให้บริการโดยชมรม รวมทั้งการจัดแบ่งจำนวนเที่ยวการบินเรือแก่สมาชิก

การรวมตัวกันในข้อตกลงการรวมกลุ่ม (Pooling Arrangements) เป็นความตกลงระหว่างสายการบินเรือซึ่งอยู่ในชมรมในเรื่อง ดังต่อไปนี้

(1) การรวมกลุ่มด้านสินค้า (Cargo pool) สมาชิกสายการบินเรือกำหนดส่วนแบ่งของสินค้าที่ตนคาดหวังว่าจะได้รับ วิธีการกำหนดสัดส่วนสินค้าซึ่งพิจารณาจากความสามารถในการดำเนินงานที่ผ่านมาของสมาชิก

(2) การรวมกลุ่มด้านการเงินหรือรายได้ (Money or Revenue Pool) เป็นการหลีกเลี่ยงข้อเสียของการรวมกลุ่มทางด้านสินค้า ชมรมจัดให้มีการรวมกำลังทางการเงินหรือรายได้ คือ รายได้ที่หาได้ในระยะเวลาที่กำหนด สายการบินเรือที่เป็นสมาชิกต้องนำมารวมกันตามอัตราส่วนที่ได้กำหนดไว้ สมาชิกรายได้หาได้มากกว่าส่วนของตน เรียกว่า Over Earners สำหรับสมาชิกที่หารายได้ได้น้อยกว่าส่วนของตนเรียกว่า Under Earners¹⁰

นอกจากนี้ สมาชิกของชมรมยังมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่เป็นข้อตกลงของชมรมด้วย ซึ่งหากสมาชิกรายได้ฝ่าฝืนข้อตกลงของชมรมต้องได้รับโทษตามที่ชมรมกำหนดไว้

¹⁰ ธนัย เทียนใส. อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 6 น. 50-51

8. ความสัมพันธ์ระหว่างชมรมสายการบินเรือกับผู้ส่ง

การดำเนินการเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับผู้ส่ง ชมรมสายการบินเรือได้สร้างวิธีการในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้ส่ง ในรูปแบบของข้อตกลงที่เรียกว่า ข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ (Loyalty Arrangements) ซึ่งเป็นวิธีที่สร้างขึ้นมาเพื่อรักษาความสัมพันธ์ที่มีมาอย่างต่อเนื่องและการอุปถัมภ์เป็นพิเศษของผู้ส่งที่มีต่อชมรม การที่ผู้ส่งมีความซื่อสัตย์ในการใช้บริการสายการบินเรือของชมรมอย่างสม่ำเสมอได้ถูกนำมาเป็นรางวัลแก่ผู้ส่งเพื่อตอบแทนความซื่อสัตย์ที่ผู้ส่งมีให้ แต่อย่างไรก็ตามหากปรากฏว่าผู้ส่งไม่ได้ซื่อสัตย์ต่อชมรม ชมรมมีการกำหนดบทลงโทษไว้เช่นเดียวกัน การชักจูงใจเพื่อให้ผู้ส่งมาใช้บริการสายการบินเรือของชมรมอาจอยู่ในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง คือ

8.1 ระบบการให้ส่วนลดระยะเวลา (Deferred Rebate System)

ผู้ส่งที่ใช้บริการเรือของสมาชิกของชมรมสำหรับการรับขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือใด ๆ ที่ดำเนินการโดยชมรม และชมรมได้พิจารณาแล้วว่าผู้ส่งได้ใช้บริการของชมรมอย่างสม่ำเสมอ ผู้ส่งได้รับสิทธิในการได้รับเงินคืนเป็นจำนวนร้อยละของค่าระวางทั้งหมดที่ได้ชำระไปแล้วซึ่งจำนวนเงินคืน คือ ร้อยละ 10 ของอัตราค่าระวางทั้งหมด โดยการคืนเงินนั้นให้คำนวณตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ เรียกว่าระยะเวลาการขนส่ง (Shipment Period) ซึ่งมีระยะเวลาประมาณ 3 ถึง 6 เดือน แต่ผู้ส่งจะได้รับเงินคืนต่อเมื่อพ้นระยะเวลาการขนส่งไปแล้ว

ในทางปฏิบัติ นอกจากการผูกมัดผู้ส่งของชมรมมีการกำหนดจำนวนเงินคืนให้แก่ผู้ส่งแล้ว ในบางครั้งชมรมยังผูกมัดผู้ส่งด้วยวิธีการขึ้นจำนวนร้อยละของเงินคืนอีกด้วย (แต่ในทางกลับกัน ชมรมมักขึ้นอัตราค่าระวางไปพร้อมกัน)

ตัวอย่างการให้ส่วนลดระยะเวลา เช่น ผู้ส่งสินค้ารายหนึ่งจากกรุงเทพฯไปยุโรป ต้องการส่งสินค้าไปยุโรปโดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 โดยมีการกำหนดส่วนลดระยะเวลา Deferred Rebate 4 เดือน เมื่อครบกำหนด 8 เดือน ผู้ส่งต้องทำหนังสือบอกกล่าวแก่ชมรมว่าตลอดระยะเวลา 8 เดือน ผู้ส่งได้ใช้บริการเรือของสมาชิกของชมรมโดยตลอด เมื่อชมรมได้รับหนังสือแล้ว ชมรมจะทำการตรวจสอบ ถ้าเป็นความจริงชมรมจะคืนเงินส่วนลดตามจำนวนที่ตกลงกันไว้ เช่น ร้อยละ 10 ของอัตราค่าระวางสินค้าที่รับขนส่งตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2551 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2551 และหากผู้ส่งต้องการได้รับเงินคืนอีก เมื่อถึงวันที่ 1 มกราคม 2552 ผู้ส่งมีหลักฐานมาแสดงอีกว่าตนได้ใช้บริการเรือของชมรมในการรับขนส่งสินค้าตลอดระยะเวลา 4 เดือน คือ ตั้งแต่เดือนกันยายนถึงธันวาคม 2551 ชมรมจะคืนเงินส่วนลดอีกร้อยละ 10 ของอัตราค่าระวางของเดือน

พฤษภาคมถึงเดือนสิงหาคม 2551 แต่หากชมรมตรวจสอบพบว่า มีการใช้บริการสายการบินเร็วอื่นที่มีใช้ของชมรมแล้ว ชมรมอาจริบเงินส่วนลดของเดือนพฤษภาคมถึงสิงหาคม 2551 นั้นเสีย

จากคำอธิบายและตัวอย่างข้างต้นสามารถสรุปลักษณะของระบบการให้ส่วนลดระยะเวลาได้ดังนี้

- (1) ผู้ส่งจะได้รับส่วนลดจากชมรมในรูปแบบของเงินรางวัล ทั้งนี้เพื่อเป็นการตอบแทนที่ผู้ส่งใช้บริการเร็วของสมาชิกของชมรมในการรับขนส่งสินค้าอย่างซื่อสัตย์มาโดยตลอด
- (2) ผู้ส่งสินค้าต้องซื่อสัตย์ต่อชมรมทั้งในช่วงระยะเวลาที่มีตกลงกันให้มีการรับขนส่งและช่วงระยะเวลาที่มีการเลื่อนออกไป
- (3) หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการทำข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ ในรูปแบบนี้อาจมีหลายรูปแบบ ทั้งนี้ชมรมสามารถเลือกกำหนดได้เองแต่ฝ่ายเดียว
- (4) ภาระการพิสูจน์สาเหตุในเรื่องเกี่ยวกับการที่ผู้ส่งไม่ส่งสินค้าให้กับเร็วของชมรมนั้นเป็นของผู้ส่ง
- (5) หากปรากฏว่า ผู้ส่งมีการผิดสัญญากับชมรมแล้วชมรมสามารถริบเงินส่วนลดดังกล่าวได้

8.2 ระบบอัตราค่าระวางแบบสัญญา (Contract Rate System)

ระบบนี้ผู้ส่งต้องทำสัญญากับชมรม โดยผู้ส่งต้องรับรองว่าจะใช้บริการรับขนส่งของชมรมเท่านั้น ซึ่งผลของสัญญา คือ ผู้ส่งสามารถชำระอัตราค่าระวางในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราทั่วไปที่ใช้เรียกเก็บผู้ส่งที่ไม่มีสัญญา แต่เมื่อไรที่ผู้ส่งผิดสัญญากับชมรม ชมรมสามารถบอกเลิกสัญญาได้ทันที โดยปกติแล้วในสัญญาต้องมีการกำหนดข้อบังคับให้สมาชิกสายการบินเร็วของชมรมต้องจัดให้บริการรับขนส่งแก่ผู้ส่งอย่างเพียงพอ และต้องแจ้งให้ผู้ส่งทราบล่วงหน้าเมื่อมีการขึ้นอัตราค่าระวาง และต้องยอมให้ผู้ส่งยอมใช้บริการของสายการบินเร็วอื่นนอกชมรมได้หากชมรมไม่สามารถจัดหาเรือเพื่อรับขนส่งสินค้าได้ในระยะเวลาอันสมควร ระบบอัตราค่าระวางแบบสัญญานี้เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า Dual rate contract

จากลักษณะของระบบอัตราค่าระวางแบบสัญญา สามารถสรุปได้ดังนี้

- (1) ผู้ส่งที่ได้ทำข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์กับชมรมในรูปแบบของสัญญาจะเสียอัตราค่าระวางในอัตราที่ต่ำกว่าผู้ส่งที่ไม่มีข้อตกลงดังกล่าวกับชมรม
- (2) ผู้ส่งมีหน้าที่ซื่อสัตย์ต่อชมรมเพียงเฉพาะระยะเวลาตามสัญญาเท่านั้น
- (3) การแก้ไขใด ๆ ในสัญญาต้องได้รับความยินยอมจากทั้งสองฝ่าย
- (4) ภาระการพิสูจน์เกี่ยวกับการผิดสัญญานั้นตกเป็นของชมรมสายการบินเร็ว

(5) หากชมรมสามารถจัดหาเรือเพื่อให้บริการได้อย่างเพียงพอ ห้ามไม่ให้ผู้ส่งใช้บริการของสายการเดินเรืออื่นที่ไม่ใช่สายการเดินเรือของชมรม ทั้งนี้หากผู้ส่งได้ใช้บริการสายการเดินเรือนอกชมรมทั้งที่ชมรมสามารถให้บริการได้อยู่แล้ว ชมรมสามารถบอกเลิกสัญญาได้

(6) มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการเลิกสัญญาว่า คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายสามารถเลิกสัญญาได้โดยการส่งหนังสือบอกกล่าวล่วงหน้า