

บทที่ 3

ประวัติความเป็นมาและโครงสร้างของอนุสัญญาว่าด้วย ประมวลความประพฤติของชมรมสายการเดินเรือ ค.ศ. 1974

1. ประวัติความเป็นมาและวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาฯ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ชมรมสายการเดินเรือคือกลุ่มของสายการเดินเรือที่มารวมกลุ่มเข้าด้วยกันเพื่อจัดการการให้บริการขนส่งสินค้าตามตารางในเส้นทางการค้าที่กำหนด ควบคุมสมาชิกโดยการกำหนดกฎเกณฑ์บางประการ กำหนดการเรียกเก็บอัตราค่าระวางในรูปแบบเดียวกัน กำหนดการเดินเรือ กำหนดเส้นทางการเดินเรือ และแบ่งสินค้า และ/หรือรายได้ระหว่างกัน ฯลฯ ชมรมควบคุมสมาชิกของชมรมโดยผ่านข้อห้ามต่าง ๆ ซึ่งกำหนดเอาไว้ในข้อตกลงของชมรม และควบคุมผู้ส่งโดยการให้อัตราค่าระวางแบบสิทธิพิเศษ (Privileged) หรือที่เรียกว่าข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ สถานะทางกฎหมายของชมรมสายการเดินเรื่อนั้นแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ แต่ชมรมมักจะถูกจัดอยู่ในประเภทของระบบผูกขาดทางการค้าหรือกึ่งผูกขาดทางการค้า ชมรมสายการเดินเรืออาจมีลักษณะเป็นการรวมตัวกันที่ไม่ใช่ในรูปแบบของหุ้นส่วนบริษัท หรือการรวมตัวกันโดยมีสถานะทางกฎหมาย ชมรมสายการเดินเรือมักได้รับยกเว้นจากกฎหมายป้องกันการผูกขาด สำหรับข้อตกลงของชมรมและข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์นั้นได้รับการปฏิบัติในฐานะของสัญญาทางการค้าแบบปกติ

ชมรมสายการเดินเรื่อนั้นมีกฎเกณฑ์ควบคุมตนเอง กฎเกณฑ์หลักในการควบคุมตนเองนั้นคือการควบคุมสมาชิก การแบ่งเส้นทางการค้า รวมถึงการจัดสรรสินค้าและรายได้ การควบคุมการกระทำที่ผิด การรักษาไว้ซึ่งข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ที่ได้ทำไว้กับผู้ส่ง และการกีดกันการแข่งขันจากบุคคลภายนอก ในเรื่องเกี่ยวกับชมรมสายการเดินเรื่อนั้นได้มีการตรวจสอบการดำเนินงานของชมรมหลายครั้งด้วยกันในเวทีระดับนานาชาติ สิ่งเหล่านี้ได้ถูกนำเข้าสู่สนธิสัญญาของหลาย ๆ ประเทศ ซึ่งประเทศที่น่าจับตามองที่สุดคือ ประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีกฎหมาย Shipping Act of 1916 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ครอบคลุมการให้บริการเดินเรือทั้งภายในและภายนอกประเทศ แรงผลักดันหลักของสนธิสัญญาของต่างประเทศ คือ ความพยายามที่จะก่อให้เกิดความเสมอภาคเท่าเทียมกันระหว่างชมรมและผู้ส่ง โดยการยับยั้งการยอมรับในข้อตกลงของชมรมที่จำกัดมากเกินไปและการควบคุมอัตราค่าระวางโดยผ่านการดูแล การควบคุม

การกำหนดความประพฤติ การปฏิบัติของอำนาจศาลและการขอความช่วยเหลือสุดท้ายไปยังศาล อย่างไรก็ตามในหลาย ๆ ประเทศชมรมสายการบินเรือดำเนินการอย่างเสรีโดยปราศจากกฎหมายใด ๆ เข้ามาควบคุมแม้ว่ามีการแทรกแซงที่เพิ่มขึ้นจากรัฐบาลก็ตาม

ปัญหาในการขนส่งของสายการบินเรือประเทศต่าง ๆ ได้พบทางออกจากการประชุมของนานาชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา หรือ UNCTAD เมื่อวันที่ 6 เมษายน ค.ศ. 1974 ได้มีการเห็นชอบกฎหมายในเรื่องของการดำเนินการของสายการบินเรือ ซึ่งนับเป็นก้าวแรกที่นานาชาติได้มีกฎระเบียบในเรื่องนี้อย่างเป็นระบบ

ประเทศต่าง ๆ ที่มีส่วนร่วมในการกำหนดกฎนี้ได้พยายามที่จะให้กฎมีผลใช้บังคับอย่างดียิ่งขึ้นจึงเห็นร่วมกันในการแก้ไขปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสายเดินเรือ ดังนี้

1. เปลี่ยนผู้มีอำนาจในการตัดสินใจที่จะรับสายการบินเรือใหม่เข้ากลุ่ม
2. จัดส่วนแบ่งในสินค้าภายในกลุ่มโดยมาจากการตัดสินใจร่วมกันของทุกประเทศในกลุ่ม มากกว่าที่จะถือเอาการตัดสินใจโดยลำพังตามจารีตประเพณีที่ถือกันมา
3. เปิดเผยแพร่ระดับอัตราค่าระวางของกลุ่มและกระบวนการตัดสินใจของกลุ่ม
4. จำกัดการใช้อำนาจในการตัดสินใจเพียงข้างเดียวในเรื่องที่ส่งผลกระทบต่อการค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนา
5. จัดตั้งองค์การอิสระในการชี้ขาดตัดสินข้อพิพาทของสมาชิกในการดำเนินการสายการบินเรือ¹

2. โครงสร้างของอนุสัญญาว่าด้วยประมวลความประพฤติของชมรมสายการบินเรือ ค.ศ. 1974

อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดข้อตกลงในแบบที่ใช้กันอยู่แล้วและได้มีการบอกกล่าวอย่างชัดเจนเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และหลักการของอนุสัญญาฯ ในส่วนหลังของอนุสัญญาฯ ได้กล่าวถึงข้อตกลงโดยทั่วไปเพื่อส่งเสริมการพัฒนาในการให้บริการของสายการบินเรือที่สม่ำเสมอและมีประสิทธิภาพให้เพียงพอต่อความต้องการของการค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันในผลประโยชน์ระหว่างชมรมสายการบินเรือและผู้ให้บริการสายการบินเรือ ทั้งนี้โดยไม่เลือกปฏิบัติ

¹ Alexander J. Yeats. *Shipping and Development Policy*. Praeger. p. 158 - 159

ต่อเจ้าของเรือ ผู้ส่ง หรือการค้าต่างประเทศของประเทศใด ๆ และเพื่อยึดถือการประชุมที่สำคัญระหว่างผู้ส่งและชมรมกับการมีส่วนร่วมของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง²

อนุสัญญาฉบับนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 7 บท ซึ่งประกอบไปด้วย เนื้อหา 3 ส่วน รวมทั้งหมด 54 มาตรา

2.1 คำนิยาม

ในส่วนของคำนิยาม อนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการให้ความหมายของคำต่าง ๆ ไว้ในบทที่ 1 (Chapter 1) ทั้งหมด 9 คำ ได้แก่

ชมรมสายการเดินเรือ หรือชมรม (Liner Conferences / Conferences)

สายการเดินเรือแห่งชาติ (National Shipping Lines)

สายการเดินเรือของประเทศที่สาม (Third-country Shipping Lines)

ผู้ส่ง (Shipper)

องค์กรผู้ส่ง (Shipper's organization)

สินค้าที่ชมรมรับขน (Goods carried by the conference)

หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง (Appropriate authority)

อัตราค่าระวางส่งเสริมการค้า (Promotional Freight Rate)

อัตราค่าระวางแบบพิเศษ (Special Freight rate)

2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกของชมรมสายการเดินเรือ

2.2.1 การเข้าเป็นสมาชิก (Membership)

ในส่วนของการเข้าเป็นสมาชิกของชมรมสายการเดินเรือ อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในมาตรา 1 ซึ่งได้กล่าวถึงการเข้าเป็นสมาชิกของชมรมสายการเดินเรือไว้ดังนี้

สายการเดินเรือแห่งชาติมีสิทธิเข้าเป็นสมาชิกสามัญของชมรมสายการเดินเรือที่ให้บริการการค้าระหว่างประเทศของประเทศนั้น³ ทั้งนี้สายการเดินเรือแห่งชาติที่ต้องการเข้าเป็นสมาชิกของ

² Economic Commission for Asia and the Far East. United Nations. Guide-Lines For Maritime Legislation second edition. (Bangkok). p.28

³ Article 1 (1) Any national shipping line shall have the right to be a full member of a conference which serves the foreign trade of its country, subject to the criteria set

ชมรมต้องเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 1(2) และตามข้อกำหนดเกี่ยวกับส่วนแบ่งของการค้าตามที่ระบุไว้ในมาตรา 2 เกี่ยวกับสายการเดินเรือของประเทศที่สาม กล่าวคือ ในการสมัครเข้าเป็นสมาชิกชมรม สายการเดินเรือต้องจัดเตรียมพยานหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงความสามารถและความตั้งใจ ซึ่งอาจรวมถึงการใช้จำนวนตันที่มีการชาร์เตอร์ พยานหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงการดำเนินการให้บริการที่สม่ำเสมอ เพียงพอ และมีประสิทธิภาพในเวลานานเพียงพอตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงของชมรมภายในกรอบการดำเนินงานของชมรม และสายการเดินเรือต้องรับรองว่าจะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามข้อตกลงของชมรม นอกจากนี้สายการเดินเรือต้องวางหลักประกันทางการเงินเพื่อเป็นประกันทางการเงินที่ค้างชำระในกรณีที่เกิดขึ้นภายหลังจากการลาออกจากการเป็นสมาชิก การถูกพักจากการเป็นสมาชิก หรือการถอดถอนออกจากการเป็นสมาชิก หากข้อกำหนดของชมรมกำหนดให้วาง⁴

สำหรับสายการเดินเรือที่ไม่ใช่สายการเดินเรือแห่งชาติที่ต้องการสมัครเข้าเป็นสมาชิกของชมรม นอกจากต้องดำเนินการตามมาตรการในมาตรา 1(2) เหมือนสายการเดินเรือแห่งชาติแล้ว ในการรับสายการเดินเรือที่ไม่ใช่สายการเดินเรือแห่งชาติเข้าเป็นสมาชิกสามัญของชมรมนั้น ชมรมควรนำเกณฑ์ดังต่อไปนี้มาพิจารณาด้วย

(1) ปริมาณการค้าที่มีอยู่บนเส้นทางการค้าที่ให้บริการโดยชมรมและแนวโน้มที่จะเติบโตของเส้นทางการค้านั้น

out in Article 1(2). Shipping lines which are not national lines in any trade of a conference shall have the right to become full members of that conference, subject to the criteria set out in Article 1(2) and (3) and to the provisions regarding the share of trade as set out in Article 2 as regards third-country shipping lines.

⁴ Article 1(2) A shipping line applying for membership of a conference shall furnish evidence of its ability and intention, which may include the use of chartered tonnage, provided the criteria of this paragraph are met, to operate a regular, adequate and efficient service on a long-term basis as defined in the conference agreement within the framework of the conference, shall undertake to abide by all the terms and conditions of the conference agreement, and shall deposit a financial guarantee to cover any outstanding financial obligation in the event of subsequent withdrawal, suspension or expulsion from membership, if so required under the conference agreement.

(2) ความเพียงพอของพื้นที่ว่างในการขนส่งเกี่ยวกับจำนวนการค้าที่มีอยู่และในอนาคตบนเส้นทางที่ให้บริการโดยชมรม

(3) ผลกระทบที่น่าจะเกิดขึ้นต่อประสิทธิภาพและคุณภาพของการให้บริการของชมรมจากการรับสายการเดินเรือเข้าร่วมชมรม

(4) การมีส่วนร่วมในปัจจุบันของสายการเดินเรือในการค้าบนเส้นทางเดียวกันหรือเส้นทางภายนอกกรอบการค้าดำเนินการของชมรม และ

(5) การมีส่วนร่วมในปัจจุบันของสายการเดินเรือบนเส้นทางการค้าเดียวกันหรือเส้นทางที่อยู่ในกรอบการค้าดำเนินการของชมรมอื่น⁵

การที่สายการเดินเรือทั้งหลายที่สมัครเข้าเป็นสมาชิกหรือสมัครกลับเข้ามาเป็นสมาชิกของชมรม ชมรมต้องตัดสินใจอย่างรวดเร็วและชมรมต้องส่งการตัดสินใจไปยังผู้สมัครในทันที และไม่ว่ากรณีใดต้องไม่ช้ากว่าหกเดือนนับแต่วันที่สมัคร และในกรณีที่สายการเดินเรือถูกปฏิเสธการสมัครเข้าเป็นสมาชิกหรือการกลับเข้าเป็นสมาชิก ชมรมต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรถึงเหตุผลในการปฏิเสธด้วย⁶

⁵ Article 1(3) In considering an application for membership by a shipping line which is not a national line in any trade of the conference concerned, in addition to the provisions of Article 1(2), the following criteria, *inter alia* , should be taken into account:

(a) the existing volume of the trade on the route or routes served by the conference and prospects for its growth;

(b) the adequacy of shipping space for the existing and prospective volume of trade on the route or routes served by the conference;

(c) the probable effect of admission of the shipping line to the conference on the efficiency and quality of the conference service;

(d) the current participation of the shipping line in trade on the same route or routes outside the framework of a conference; and

(e) the current participation of the shipping line on the same route or routes within the framework of another conference.

The above criteria shall not be applied so as to subvert the implementation of the provisions relating to participation in trade set out in Article 2.

⁶ Article 1(4) An application for admission or readmission to membership shall be promptly decided upon and the decision communicated by a conference to an

ในการพิจารณาการสมัครเข้าเป็นสมาชิก ชมรมต้องพิจารณาถึงความคิดเห็นที่เสนอโดยผู้ส่งและองค์กรผู้ส่งในประเทศซึ่งการค้าของประเทศนั้นรับขึ้นโดยชมรม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องหากมีการร้องขอ⁷

สำหรับสายการเดินเรือที่สมัครกลับเข้าเป็นสมาชิกของชมรมอีก นอกจากต้องดำเนินการตามเงื่อนไขในมาตรา 1(2) แล้ว สายการเดินเรือดังกล่าวต้องส่งมอบพยานหลักฐานที่แสดงถึงการปฏิบัติหน้าที่ของตนอย่างสมบูรณ์ตามมาตรา 4(1) และ (4) กล่าวคือสายการเดินเรือดังกล่าวได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนอย่างสมบูรณ์ในฐานะที่เป็นสมาชิกของชมรมและได้ชำระหนี้ทางการเงินที่ยังคงค้างชำระของชมรมจนถึงวันที่พ้นสภาพจากการเป็นสมาชิก และชมรมอาจพิจารณาเป็นพิเศษถึงพฤติกรรมที่สายการเดินเรือนั้นออกมาจากชมรม⁸

2.2.2 การเข้าร่วมในการค้า (Participation in trade)

อนุสัญญานี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการเข้าร่วมในการค้าไว้ในมาตรา 2 ว่าสายการเดินเรือใด ๆ ที่ได้รับเข้าเป็นสมาชิกของชมรมมีสิทธิในการเดินเรือและบรรทุกสินค้าในการค้าที่ชมรมดำเนินการ⁹

เพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันในการเข้าร่วมในการค้า อนุสัญญาได้กำหนดว่าหากชมรมมีการรวมตัวกัน (Pool) สมาชิกสายการเดินเรือทั้งหมดของชมรมที่ให้บริการการค้าซึ่งครอบคลุม

applicant promptly, and in no case later than six months from the date of application. When a shipping line is refused admission or readmission the conference shall, at the same time, give in writing the grounds for such refusal.

⁷ Article 1 (5) When considering applications for admission, a conference shall take into account the views put forward by shippers and shippers' organizations of the countries whose trade is carried by the conference, as well as the views of appropriate authorities if they so request.

⁸ Article 1 (6) In addition to the criteria for admission set out in Article 1(2), a shipping line applying for readmission shall also give evidence of having fulfilled its obligations in accordance with Article 4(1) and (4). The conference may give special scrutiny to the circumstances under which the line left the conference.

⁹ Article 2(1) Any shipping line admitted to membership of a conference shall have sailing and loading rights in the trades covered by that conference.

โดยการรวมตัวกันนี้มีสิทธิที่จะมีส่วนร่วมในการรวมตัวกันเพื่อการค้าดังกล่าว¹⁰ นอกจากนี้ ในกรณี
ที่ประเทศใดประเทศหนึ่งมีสายการเดินเรือแห่งชาติหลายสายการเดินเรือ ตามอนุสัญญาให้ถือว่า
เป็นกลุ่มของสายการเดินเรือแห่งชาติเดียวกันของประเทศนั้น¹¹

และในการกำหนดส่วนแบ่งการค้าที่อยู่ภายใต้การจัดการรวมตัวกันของสมาชิก
แต่ละรายหรือกลุ่มของสายการเดินเรือแห่งชาตินั้นมีเกณฑ์ดังนี้

(1) กลุ่มของสายการเดินเรือแห่งชาติของแต่ละประเทศในสองประเทศที่การค้าระหว่าง
ประเทศของทั้งสองประเทศนั้นรับขนโดยชมรมจะมีสิทธิเท่ากันในการเข้าร่วมในค่าระวางและ
จำนวนการรับขนที่เกิดขึ้นจากการค้าระหว่างประเทศร่วมกันและที่ชมรมรับขน เช่น
เส้นทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศญี่ปุ่น หากมีสายการเดินเรือแห่งชาติทั้งของไทย
และญี่ปุ่นได้เข้าเป็นสมาชิกของชมรมสายการเดินเรือที่ให้บริการการค้าในเส้นทางระหว่างประเทศ
นี้แล้ว สายการเดินเรือของทั้งสองประเทศจะได้รับส่วนแบ่งการค้าในจำนวนที่เท่ากัน

(2) สำหรับสายการเดินเรือของประเทศที่สาม ซึ่งเป็นสายการเดินเรือที่มีใช้สายการเดินเรือ
ของประเทศตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าของชมรม มีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่สำคัญในค่าระวางและ
จำนวนของการรับขนของการค้านั้น เช่น ร้อยละยี่สิบ¹²

¹⁰ Article 2(2) When a conference operates a pool, all shipping lines members of
the conference serving the trade covered by the pool shall have the right to participate
in the pool for that trade

¹¹ Article 2(3) For the purpose of determining the share of trade which member
lines shall have the right to acquire, the national shipping lines of each country,
irrespective of the number of lines, shall be regarded as a single group of shipping lines
for that country.

¹² Article 2(4) When determining a share of trade within a pool of individual
member lines and/or groups of national shipping lines in accordance with Article 2(2),
the following principles regarding their right of participation in the trade carried by the
conference shall be observed, unless otherwise mutually agreed:

(a) The group of national shipping lines of each of two countries the foreign trade
between which is carried by the conference shall have equal rights to participate in the
freight and volume of traffic generated by their mutual foreign trade and carried by the
conference;

ในการกำหนดส่วนแบ่งการค้าระหว่างสมาชิกของชมรม หากปรากฏว่าประเทศใดประเทศหนึ่งซึ่งเป็นเจ้าของการค้าที่ชมรมรับขนไม่มีสายการเดินเรือแห่งชาติที่จะเข้าร่วมในการรับขนของการค้านั้น ส่วนแบ่งที่สายการเดินเรือแห่งชาติของประเทศนั้นควรได้รับให้นำไปจัดสรรในระหว่างสมาชิกสายการเดินเรือแต่ละรายที่เข้าร่วมการค้าตามสัดส่วนของส่วนแบ่งตามลำดับ¹³

กรณีสายการเดินเรือแห่งชาติของประเทศใดประเทศหนึ่งที่ตั้งอยู่ในเส้นทางการค้าของชมรมตัดสินใจไม่เข้าร่วมเพิ่มเติมตามส่วนแบ่งที่ตนได้รับ ส่วนแบ่งการค้าที่สายการเดินเรือแห่งชาตินั้นไม่รับขนให้จัดสรรไปยังสมาชิกสายการเดินเรืออื่นตามสัดส่วนของสมาชิกแต่ละราย¹⁴ แต่หากสายการเดินเรือแห่งชาติของประเทศที่เกี่ยวข้องไม่ได้ทำการค้าระหว่างสองประเทศที่ครอบคลุมโดยชมรม ส่วนแบ่งของการค้าที่ชมรมรับขนระหว่างสองประเทศเหล่านั้น ให้จัดสรรไปยังสมาชิกสายการเดินเรือของประเทศที่สามที่เข้าร่วม โดยจัดให้มีการเจรจาระหว่างสายการเดินเรือเหล่านั้น¹⁵

(b) Third-country shipping lines, if any, shall have the right to acquire a significant part, such as twenty per cent, in the freight and volume of traffic generated by that trade.

¹³Article 2(5) If, for any one of the countries whose trade is carried by a conference, there are no national shipping lines participating in the carriage of that trade, the share of the trade to which national shipping lines of that country would be entitled under Article 2(4) shall be distributed among the individual member lines participating in the trade in proportion to their respective shares.

¹⁴ (6) If the national shipping lines of one country decide not to carry their full share of the trade, that portion of their share of the trade which they do not carry shall be distributed among the individual member lines participating in the trade in proportion to their respective shares.

¹⁵ Article 2(7) If the national shipping lines of the countries concerned do not participate in the trade between those countries covered by a conference, the shares of trade carried by the conference between those countries shall be allocated between the participating member lines of third countries by commercial negotiations between those lines.

นอกจากนี้ สายการเดินเรือแห่งชาติของภูมิภาค สมาชิกของชมรมซึ่งตั้งอยู่ปลายทางของการค้าที่ชมรมดำเนินการอาจจัดสรรส่วนแบ่งใหม่ระหว่างกัน โดยกำหนดข้อตกลงส่วนแบ่งการค้าร่วมกันตามอนุสัญญา มาตรา 2 (4) ถึง (7)¹⁶

ในเรื่องส่วนแบ่งการค้าระหว่างสายการเดินเรือ หรือกลุ่มของสายการเดินเรือ ข้อตกลงการรวมกลุ่มหรือรวมตัวกัน หรือส่วนแบ่งการค้า ชมรมต้องนำข้อตกลงดังกล่าวมาพิจารณาใหม่เป็นระยะ ๆ ตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงเหล่านั้นและตามมาตรการที่ระบุไว้ในข้อตกลงของชมรม¹⁷

เพื่อให้สมาชิกสายการเดินเรือของชมรมปฏิบัติตามพันธะของตนที่มีต่อชมรม อนุสัญญาได้กำหนดว่าสมาชิกสายการเดินเรือของชมรมมีสิทธิใช้เรือที่ชาร์เตอร์¹⁸ได้¹⁹

หากไม่มีการรวมกลุ่ม ให้นำเกณฑ์เกี่ยวกับการแบ่งส่วนและการทบทวนส่วนแบ่งตาม มาตรา 2(1) ถึง (11) มาใช้เมื่อมีการเข้าเทียบท่า การเดินเรือ หรือรูปแบบใด ๆ ของข้อตกลงการจัดสรรสินค้า²⁰

ในกรณีที่ไม่มีกรรวมกลุ่ม (Pool) การเข้าเทียบท่า การเดินเรือ หรือการมีส่วนร่วมในการค้าอื่น ๆ กลุ่มของสายการเดินเรือแห่งชาติ หรือสมาชิกของชมรม อาจเรียกร้องให้มีการจัดทำ

¹⁶ Article 2(8) The national shipping lines of a region, members of a conference, at one end of the trade covered by the conference, may redistribute among themselves by mutual agreement the shares in trades allocated to them, in accordance with Article 2(4) to (7) inclusive.

¹⁷Article 2(9) Subject to the provisions of Article 2(4) to (8) inclusive regarding shares of trade among individual shipping lines or groups of shipping lines, pooling or trade-sharing agreements shall be reviewed by the conference periodically, at intervals to be stipulated in those agreements and in accordance with criteria to be specified in the conference agreement.

¹⁸ ตามศัพท์บัญญัติของราชบัณฑิตยสถาน สาขานิติศาสตร์ พ.ศ. 2545 เรือที่ชาร์เตอร์ (Chartered ship) หมายถึง สัญญาเช่าเหมาเรือ

¹⁹ Article 2(11) Shipping lines members of a conference shall be entitled to operate chartered ships to fulfil their conference obligations.

²⁰ Article 2(12) The criteria for sharing and the revision of shares as set out in Article 2(1) to (11) inclusive shall apply when, in the absence of a pool, there exists berthing, sailing and/or any other form of cargo allocation agreement

ข้อตกลงการรวมกลุ่ม ในเรื่องเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศที่สมัครรับช่นโดยดำเนินการตาม บทบัญญัติมาตรา 2 (4) หรืออาจเรียกร้องให้มีการปรับเปลี่ยนการเดินทางเรือเพื่อจัดโอกาสให้ สายการเดินทางทั้งหลายมีสิทธิที่สำคัญเช่นเดียวกันที่จะเข้าร่วมในการค้าระหว่างประเทศทั้งสอง เหล่านั้นซึ่งสมัครรับช่นอยู่ตามบทบัญญัติมาตรา 2(4) การเรียกร้องใด ๆ เช่นว่านั้นต้องได้รับการ พิจารณาและตัดสินโดยสมัคร หากไม่มีการตกลงใด ๆ เกี่ยวกับการรวมกลุ่ม หรือการปรับเปลี่ยน การเดินทางระหว่างสมาชิกทั้งหลายของสมัคร กลุ่มของสายการเดินทางแห่งชาติของประเทศที่ ตั้งอยู่ปลายทางทั้งสองของการค้าต้องใช้คะแนนเสียงข้างมากในการตัดสินใจที่จะจัดทำข้อตกลง เกี่ยวกับการรวมกลุ่ม หรือการปรับเปลี่ยนการเดินทางเรือ โดยเรื่องดังกล่าวต้องตัดสินใจภายใน ระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือนนับจากวันที่ได้รับคำเรียกร้อง²¹

ในกรณีที่มีความขัดแย้งระหว่างสายการเดินทางแห่งชาติของประเทศที่อยู่ปลายทางที่เป็น เจ้าของการค้าที่สมัครให้บริการในเรื่องว่าต้องมีการจัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับการรวมกลุ่มหรือไม่ นั้น สายการเดินทางเหล่านั้นอาจเรียกร้องภายในสมัครว่าควรมีการปรับเปลี่ยนการเดินทางเรือเพื่อจัดหา โอกาสให้แก่สายการเดินทางแห่งชาติเหล่านั้นมีสิทธิที่เท่าเทียมกันในการเข้าร่วมทางการค้าระหว่าง ประเทศสองประเทศเหล่านั้นซึ่งมีการรับช่นโดยสมัครภายใต้บทบัญญัติมาตรา 2(4) ในกรณีที่ไม่มี สายการเดินทางแห่งชาติในประเทศใดประเทศหนึ่งซึ่งเป็นเจ้าของการค้าที่สมัครให้บริการ สายการ เดินทางแห่งชาติหรือสายการเดินทางเรือของอีกประเทศอาจทำข้อเรียกร้องอย่างเดียวกัน สมัครต้องใช้ ความพยายามอย่างที่สุดในการปรึกษาหารือเกี่ยวกับข้อเรียกร้องนั้น อย่างไรก็ตาม หากไม่มีการ

²¹Article 2 (13) Where no pooling, berthing, sailing or other trade participation agreements exist in a conference, either group of national shipping lines, members of the conference, may require that pooling arrangements be introduced, in respect of the trade between their countries carried by the conference, in conformity with the provisions of Article 2(4); or alternatively they may require that the sailings be so adjusted as to provide an opportunity to these lines to enjoy substantially the same rights to participate in the trade between those two countries carried by the conference as they would have enjoyed under the provisions of Article 2(4). Any such request shall be considered and decided by the conference. If there is no agreement to institute such a pool or adjustment of sailings among the members of the conference, the groups of national shipping lines of the countries at both ends of the trade shall have a majority vote in deciding to establish such a pool or adjustment of sailings. The matter shall be decided upon within a period not exceeding six months from the receipt of the request.

ร้องขอเกิดขึ้น หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องของประเทศที่ตั้งอยู่ปลายทางการค้าของทั้งสองประเทศอาจเริ่มตั้งประเด็นเรียกร้องดังกล่าวและทำความคิดเห็นของตนไปยังคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องเพื่อการพิจารณา หากไม่มีข้อตกลงใด ๆ เกิดขึ้น ข้อพิพาททั้งหลายต้องนำไปสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทในอนุสัญญา²²

นอกจากกลุ่มของสายการเดินเรือแห่งชาติแล้ว สายการเดินเรืออื่นที่เป็นสมาชิกของชมรมสามารถเรียกร้องให้มีการตั้งข้อตกลงการรวมกลุ่ม หรือข้อตกลงเกี่ยวกับการเดินเรือ และการเรียกร้องนั้น ชมรมต้องพิจารณาตามบทบัญญัติในอนุสัญญา²³

สำหรับเนื้อหาในข้อตกลงการรวมกลุ่มนั้น ชมรมต้องจัดทำมาตรการที่เหมาะสมให้ครอบคลุมกรณีที่ดินค้าได้รับการปฏิเสธโดยสมาชิกสายการเดินเรือไม่ว่าด้วยเหตุผลใดเว้นแต่การที่ผู้ส่งส่งสินค้าล่าช้า และในข้อตกลงต้องจัดเตรียมเรือที่มีพื้นที่ว่างที่สามารถนำมาใช้ในการอนุญาตให้ขนส่งสินค้า แม้จะเกินของส่วนแบ่งของกลุ่มที่สายการเดินเรื่อนั้นมีในการค้านั้น หากมีเช่นนั้นแล้วสินค้าอาจได้รับการปฏิเสธและล่าช้าเกินกว่าระยะเวลาที่ชมรมกำหนด²⁴

²² Article 2 (14) In the event of a disagreement between the national shipping lines of the countries at either end whose trade is served by the conference with regard to whether or not pooling shall be introduced, they may require that within the conference, sailings be so adjusted as to provide an opportunity to these lines to enjoy substantially the same rights to participate in the trade between those two countries carried by the conference as they would have enjoyed under the provisions of Article 2(4). In the event that there are no national shipping lines in one of the countries whose trade is served by the conference, the national shipping line or lines of the other country may make the same request. The conference shall use its best endeavours to meet this request. If, however, this request is not met, the appropriate authorities of the countries at both ends of the trade may take up the matter if they so wish and make their views known to the parties concerned for their consideration. If no agreement is reached, the dispute shall be dealt with in accordance with the procedures established in this Code.

²³ Article 2(15) Other shipping lines, members of a conference, may also request that pooling or sailing agreements be introduced, and the request shall be considered by the conference in accordance with the relevant provisions of this Code.

²⁴ Article 2(16) A conference shall provide for appropriate measures in any conference pooling agreement to cover cases where the cargo has been shut out by a

บทบัญญัติตามมาตรา 2(1) ถึง (16) ต้องนำมาปรับใช้กับสินค้าทั้งหมดโดยไม่คำนึงถึงแหล่งที่มาของสินค้า ปลายทางของสินค้านั้น หรือการใช้ประโยชน์สินค้านั้น เว้นแต่อุปกรณ์ทางการทหารเพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องกันประเทศ²⁵

2.2.3 กระบวนการการตัดสินใจ (Decision-making procedures)

ในการตัดสินใจกระทำการใดๆ ของขบวนนั้น อนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้กระบวนการตัดสินใจตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักความเสมอภาคต่อสมาชิกสามัญทั้งหลาย กระบวนการตัดสินใจนั้น ต้องแน่ใจว่ากฎในการลงคะแนนเสียงไม่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานอันแท้จริงของขบวนและการให้บริการการค้า และต้องกำหนดเรื่องต่าง ๆ ที่จะต้องตัดสินใจโดยใช้มติเอกฉันท์ อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจไม่สามารถทำได้ในเรื่องที่ได้กำหนดไว้ในข้อตกลงของขบวนที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศสองประเทศโดยปราศจากความยินยอมของสายการเดินเรือแห่งชาติของทั้งสองประเทศดังกล่าว²⁶

member line for any reason excepting late presentation by the shipper. Such agreement shall provide that a vessel with unbooked space, capable of being used, be allowed to lift the cargo, even in excess of the pool share of the line in the trade, if otherwise the cargo would be shut out and delayed beyond a period set by the conference.

²⁵ Article 2(17) The provisions of Article 2(1) to (16) inclusive concern all goods regardless of their origin, their destination or the use for which they are intended, with the exception of military equipment for national defence purposes.

²⁶ Article 3 Decision-making procedures

The decision-making procedures embodied in a conference agreement shall be based on the principle of equality of all the full member lines; these procedures shall ensure that the voting rules do not hinder the proper work of the conference and the service of the trade and shall define the matters on which decisions will be made by unanimity. However, a decision cannot be taken in respect of matters defined in a conference agreement relating to the trade between two countries without the consent of the national shipping lines of those two countries.

2.2.4 มาตรการลงโทษ (Sanctions)

กรณีที่สมาชิกต้องการลาออกจากการเป็นสมาชิกของชมรม อนุสัญญาฯได้กำหนดว่าหากสมาชิกสายการเดินเรือใดต้องการลาออกจากการเป็นสมาชิกของชมรมโดยปราศจากความผิด โดยการส่งคำบอกกล่าวล่วงหน้าอย่างน้อยสามเดือน เว้นแต่ข้อตกลงของชมรมได้กำหนดระยะเวลาไว้เป็นอย่างอื่น ทั้งนี้สมาชิกของชมรมต้องปฏิบัติหน้าที่ของตนให้สมบูรณ์จนถึงวันที่ตนลาออก

นอกจากนี้ หากสมาชิกสายการเดินเรือของชมรมได้กระทำความผิดร้ายแรงอันเป็นการฝ่าฝืนหลักเกณฑ์และเงื่อนไขข้อตกลงของชมรม ชมรมอาจสั่งพักสมาชิกรายนั้นไม่ให้เข้าร่วมรับขนหรือไล่ออกจากการเป็นสมาชิกชมรมได้ แต่การสั่งพักสมาชิกไม่ให้เข้าร่วมรับขนหรือการไล่สมาชิกออกจากชมรมมีผลต่อเมื่อมีการบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมให้ทั้งเหตุผล หรือกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้นเนื่องจากการสั่งพักหรือการไล่สมาชิกออกจากชมรม การสั่งพักหรือการไล่ออกยังไม่เป็นผลจนกว่าข้อพิพาทนั้นได้ระงับลงตามที่ได้บัญญัติไว้ในบทที่ 6 ที่ว่าด้วยบทบัญญัติและวิธีการเพื่อการระงับข้อพิพาท

สายการเดินเรือที่ลาออกหรือชมรมได้ไล่ออกจากการเป็นสมาชิกนั้น อนุสัญญาฯได้กำหนดให้สมาชิกสายการเดินเรือดังกล่าวต้องร่วมรับผิดชอบในหนี้ทางการเงินที่ชมรมยังคงค้างชำระจนถึงวันที่ตนพ้นสภาพจากการเป็นสมาชิก และสายการเดินเรือจะยังไม่หลุดพ้นจากภาระหนี้ทางการเงินภายใต้ข้อตกลงของชมรมหรือหนี้ใด ๆ ที่มีต่อผู้ส่ง²⁷

²⁷ Article 4 Sanctions

(1) A shipping lines member of a conference shall be entitled, subject to the provisions regarding withdrawal which are embodied in pool schemes and/or cargo-sharing arrangements, to secure its release, without penalty, from the terms of the conference agreement after giving three months' notice, unless the conference agreement provides for a different time period, although it shall be required to fulfil its obligations as a member of the conference up to the date of its release.

(2) A conference may, upon notice to be specified in the conference agreement, suspend or expel a member for significant failure to abide by the terms and conditions of the conference agreement.

ปัญหาว่า สายการเดินเรือลาออกจากการเป็นสมาชิกของชมรม หรือที่ชมรมได้ไล่ออกจากการเป็นสมาชิกมีสิทธิทำการรับขนส่งสินค้าในการค้าที่ชมรมให้บริการได้อยู่หรือไม่นั้น อนุสัญญาฯ ไม่ได้กำหนดถึงเรื่องดังกล่าวไว้ แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่าสายการเดินเรือดังกล่าวยังคงมีสิทธิให้บริการรับขนส่งในเส้นทางการค้านั้นได้ แต่อย่างไรก็ตามสายการเดินเรือนั้นอาจมีอุปสรรคในการรับขนส่งในการค้าดังกล่าว เนื่องจากสมาชิกรายอื่นของชมรมอาจกีดกันไม่ให้เข้ารับขนส่งได้อย่างสะดวก

2.2.5. การควบคุมตนเอง (Self-policing)

เพื่อให้ชมรมสายการเดินเรือควบคุมดูแลสมาชิกของชมรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ อนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้ ชมรมต้องมีการจัดทำข้อมูลเกี่ยวกับการกระทำที่ถือว่าการกระทำผิด หรือเป็นการฝ่าฝืนข้อตกลงของชมรมให้ทันสมัยและให้ครอบคลุมมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ตลอดจนต้องจัดทำมาตรการควบคุมที่มีประสิทธิภาพ โดยมาตรการควบคุมต้องมีดังนี้

(ก) การกำหนดบทลงโทษหรือระดับโทษสำหรับการกระทำผิดหรือการละเมิดซึ่งต้องให้ได้สัดส่วนกับความร้ายแรง

(ข) การตรวจสอบหรือการทบทวนอย่างเป็นธรรมเกี่ยวกับการพิจารณาข้อเรียกร้องและ/หรือ การตัดสินเกี่ยวกับข้อเรียกร้องในเรื่องการกระทำผิด หรือการฝ่าฝืนของบุคคลหรือองค์กรที่ไม่เกี่ยวข้อง กับสมาชิกสายการเดินเรือของชมรมหรือตัวแทนของสมาชิกสายการเดินเรือ ตามคำร้องขอของชมรมหรือคู่สัญญาอื่นที่เกี่ยวข้อง

(ค) ในกรณีที่มีการร้องขอ การรายงานที่เกี่ยวกับการกระทำที่มีความเกี่ยวเนื่องกับการฟ้องร้องต่อการกระทำผิดและ/หรือการฝ่าฝืน และการรายงานที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของการปกปิดชื่อสำหรับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องต่อหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในประเทศที่เป็นเจ้าของการค้าที่ชมรมให้บริการและในประเทศที่เป็นเจ้าของสายการเดินเรือที่เป็นสมาชิกของชมรม

(3) No expulsion or suspension shall become effective until a statement in writing of the reasons therefor has been given and until any dispute has been settled as provided in chapter VI.

(4) Upon withdrawal or expulsion, the line concerned shall be required to pay its share of the outstanding financial obligations of the conference, up to the date of its withdrawal or expulsion. In cases of withdrawal, suspension or expulsion, the line shall not be relieved of its own financial obligations under the conference agreement or of any of its obligations towards shippers.

สายการเดินเรือและขมรมสายการเดินเรือต้องร่วมมืออย่างเต็มที่กับผู้ส่งและองค์กรผู้ส่งในการพยายามต่อต้านการกระทำที่ผิดและการฝ่าฝืน²⁸

2.2.6 ข้อตกลงของขมรม (Conference agreements)

ข้อตกลงของขมรมทั้งหมด ข้อตกลงเกี่ยวกับการรวมกลุ่ม การเข้าเทียบท่าและสิทธิในการเดินเรือและที่แก้ไขแล้ว หรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงและที่มีผลกระทบถึง ข้อตกลงเช่นนั้นต้องสามารถส่งมอบแก่นักกฎหมายราชการที่เกี่ยวข้องของประเทศที่เป็นเจ้าของการค้าที่ขมรมให้บริการและของประเทศซึ่งเป็นเจ้าของสายการเดินเรือที่เป็นสมาชิกของขมรม เมื่อหน่วยงานนั้นได้ร้องขอ²⁹

²⁸ Article 5 Self-policing

(1) A conference shall adopt and keep up to date an illustrative list, which shall be as comprehensive as possible, of practices which are regarded as malpractices and/or breaches of the conference agreement and shall provide effective self-policing machinery to deal with them, with specific provisions requiring:

(a) the fixing of penalties or a range of penalties for malpractices or breaches, to be commensurate with their seriousness;

(b) the examination and impartial review of an adjudication of complaints, and/or decisions taken on complaints, against malpractices or breaches, by a person or body unconnected with any of the shipping lines members of the conference or their affiliates, on request by the conference or any other party concerned;

(c) the reporting, on request, on the action taken in connexion with complaints against malpractices and/or breaches, and on a basis of anonymity for the parties concerned, to the appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference and of the countries whose shipping lines are members of the conference.

(2) Shipping lines and conferences are entitled to the full co-operation of shippers and shippers' organizations in the endeavour to combat malpractices and breaches

²⁹ Article 6 Conference agreements

All conference agreements, pooling, berthing and sailing rights agreements and amendments or other documents directly related to, and which affect, such agreements

2.3. ความสัมพันธ์กับผู้ส่ง

2.3.1 ข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ (Loyalty Arrangements)

ดังที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ในเรื่องการสร้างความสัมพันธ์กับผู้ส่งของชมรมสายการบินเรือว่า ชมรมสายการบินเรือทำสัญญากับผู้ส่งที่เรียกว่าข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ ซึ่งในเรื่องดังกล่าวอนุสัญญาได้กำหนดว่า สมาชิกสายการบินเรือของชมรมมีสิทธิในการทำข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์กับผู้ส่ง แต่ข้อตกลงดังกล่าวนั้นต้องจัดให้มีมาตรการปกป้องสิทธิของผู้ส่งและสมาชิกของชมรมอย่างชัดเจนและตั้งอยู่บนพื้นฐานของสัญญาหรือระบบอื่นใดที่ชอบด้วยกฎหมาย

สำหรับในข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์นั้น ตามอนุสัญญาไม่ได้กำหนดแบ่งแยกประเภทของข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์อย่างชัดเจน แต่ไม่ว่าข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ได้จัดทำขึ้นในรูปแบบใดก็ตาม การเก็บอัตราค่าระวางกับผู้ส่งที่มีข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์กับชมรมสายการบินเรือนั้น อนุสัญญากำหนดให้ชมรมต้องจัดเก็บให้อยู่ในช่วงอัตราค่าระวางที่ใช้บังคับกับผู้ส่งอื่นและในการจัดทำข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ อนุสัญญาได้กำหนดว่าเงื่อนไขของข้อตกลงของชมรมต้องจัดหามาตรการป้องกันสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งและสมาชิกสายการบินเรือของชมรมในเรื่องดังต่อไปนี้

(ก) ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในสินค้าที่ทำการขนส่งซึ่งอยู่ในการควบคุมของผู้ส่งหรือบริษัทตัวแทน/บริษัทลูก หรือตัวแทนขนส่ง ตามสัญญาซื้อขายที่เกี่ยวข้อง โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ส่งต้องไม่พยายามโอนสินค้าที่เป็นการฝ่าฝืนข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ ไม่ว่าจะด้วยวิธีการหลีกเลี่ยงป้ายเบี่ยง หรือการหาหนทางที่เป็นคนกลาง หรือการใช้ความพยายามที่จะเบี่ยงเบนสินค้า

(ข) ในกรณีที่มีข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ จำนวนของค่าเสียหายที่แท้จริงหรือที่ต้องชำระ และ/หรือการลงโทษ ต้องมีการกำหนดไว้ในข้อตกลง แต่สมาชิกสายการบินเรือของชมรมอาจพิจารณากำหนดค่าเสียหายที่ต้องชำระให้ต่ำกว่า หรือสละสิทธิการเรียกร้องค่าเสียหายก็ได้ และไม่ว่ากรณีใด ๆ ค่าเสียหายที่ผู้ส่งต้องชำระตามข้อตกลงที่กำหนดนั้นต้องไม่เกินค่าระวางที่ต้องชำระต่อการขนส่งในเที่ยวนั้นโดยให้คำนวณตามอัตราที่กำหนดในข้อตกลง

shall be made available on request to the appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference and of the countries whose shipping lines are members of the conference

(ค) ผู้ส่งต้องได้รับสิทธิให้อยู่ในฐานะผู้มีความซื่อสัตย์อย่างสมบูรณ์ (Full loyalty status) ภายใต้การปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ขมรมกำหนดซึ่งต้องระบุไว้ในข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์

(ง) ข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ต้องประกอบไปด้วย

(1) รายการสินค้าซึ่งอาจรวมถึงสินค้าที่ส่งโดยไม่ได้ทำเครื่องหมายหรือการนับซึ่งยกเว้นไว้โดยเฉพาะจากขอบเขตของข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์

(2) คำจำกัดความของคำว่าสินค้าในกรณีที่สินค้านั้นอยู่นอกเหนือไปจากที่ระบุไว้ในข้อ (1) ข้างต้น ซึ่งถูกพิจารณาว่าได้รับยกเว้นไม่อยู่ในขอบเขตของข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์

(3) วิธีการระงับข้อพิพาทใดๆ ที่เกิดขึ้นภายใต้ข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์

(4) บทบัญญัติอันเกี่ยวกับการสิ้นสุดของข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์เมื่อมีการร้องขอของผู้ส่งหรือขมรมโดยปราศจากการลงโทษ หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคำบอกกล่าวซึ่งคำบอกกล่าวนั้นต้องส่งเป็นลายลักษณ์อักษร และ

(5) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการยกเว้นข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์

หากมีข้อพิพาทระหว่างขมรมและองค์กรผู้ส่ง ตัวแทนผู้ส่ง หรือผู้ส่ง เกี่ยวกับรูปแบบหรือเงื่อนไขในข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ คู่สัญญาแต่ละฝ่ายอาจใช้วิธีการระงับข้อพิพาทภายใต้มาตรการที่เหมาะสมภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญา³⁰

³⁰ Article 7 Loyalty arrangements

(1) The shipping lines members of a conference are entitled to institute and maintain loyalty arrangements with shippers, the form and terms of which are matters for consultation between the conference and shippers' organizations or representatives of shippers. These loyalty arrangements shall provide safeguards making explicit the rights of shippers and conference members. These arrangements shall be based on the contract system or any other system which is also lawful.

(2) Whatever loyalty arrangements are made, the freight rate applicable to loyal shippers shall be determined within a fixed range of percentages of the freight rate applicable to other shippers. Where a change in the differential causes an increase in the rates charged to shippers, the change can be implemented only after 150 days' notice to those shippers or according to regional practice and/or agreement. Disputes in connexion with a change of the differential shall be settled as provided in the loyalty agreement.

(3) The terms of loyalty arrangements shall provide safeguards making explicit the rights and obligations of shippers and of shipping lines members of the conference in accordance with the following provisions, *inter alia* :

(a) The shipper shall be bound in respect of cargo whose shipment is controlled by him or his affiliated or subsidiary company or his forwarding agent in accordance with the contract of sale of the goods concerned, provided that the shipper shall not, by evasion, subterfuge, or intermediary, attempt to divert cargo in violation of his loyalty commitment.

(b) Where there is a loyalty contract, the extent of actual or liquidated damages and/or penalty shall be specified in the contract. The member lines of the conference may, however, decide to assess lower liquidated damages or to waive the claim to liquidated damages. In any event, the liquidated damages under the contract to be paid by the shipper shall not exceed the freight charges on the particular shipment, computed at the rate provided under the contract.

(c) The shipper shall be entitled to resume full loyalty status, subject to the fulfilment of conditions established by the conference which shall be specified in the loyalty arrangement.

(d) The loyalty arrangement shall set out:

(i) a list of cargo, which may include bulk cargo shipped without mark or count, which is specifically excluded from the scope of the loyalty arrangement;

(ii) a definition of the circumstances in which cargo other than cargo covered by (i) above is considered to be excluded from the scope of the loyalty arrangement;

(iii) the method of settlement of disputes arising under the loyalty arrangement;

(iv) provision for termination of the loyalty arrangement on request by either a shipper or a conference without penalty, after expiry of a stipulated period of notice, such notice to be given in writing; and

(v) the terms of granting dispensation.

(4) If there is a dispute between a conference and a shippers' organization, representatives of shippers and/or shippers about the form or terms of a proposed

2.3.2 ข้อยกเว้นข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ (Dispensation)

นอกจากข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ที่ผู้ส่งทำกับชมรมสายการบินเรือแล้ว ผู้ส่งอาจทำสัญญาอีกรูปแบบหนึ่งที่เรียกว่าข้อยกเว้นข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ซึ่งมีลักษณะคือ หากผู้ส่งมีสินค้าที่ต้องการส่งไปยังที่แห่งหนึ่งแต่ในขณะนั้นชมรมไม่มีเรือที่จะไปยังเมืองท่าดังกล่าว ผู้ส่งอาจขออนุญาตชมรมเพื่อไปใช้บริการของสายการบินเรืออื่นที่อยู่นอกชมรม ซึ่งถ้าชมรมอนุญาต ชมรมจะยกเว้นข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์เพื่อไปใช้บริการของสายการบินเรืออื่นได้โดยที่ผู้ส่งยังคงได้รับส่วนลดจากทางชมรมอยู่ แต่ถ้าชมรมไม่ยกเว้นให้แล้วผู้ส่งได้ไปใช้บริการของสายการบินเรืออื่นเช่นนี้ ผู้ส่งจะไม่ได้ส่วนลดเพราะถือว่าผิดสัญญาและอาจถูกบอกเลิกสัญญาได้เนื่องจากผู้ส่งผิดสัญญา

ในเรื่องของข้อยกเว้นข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ อนุสัญญาได้กำหนดว่า ภายใต้ข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ ชมรมต้องกำหนดถึงข้อเรียกร้องของผู้ส่งเกี่ยวกับข้อยกเว้นข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ เมื่อชมรมได้รับข้อเรียกร้องจากผู้ส่งแล้ว ชมรมต้องทำการตรวจสอบข้อเรียกร้องและทำการตัดสินใจโดยเร็ว หากชมรมไม่อนุญาตตามข้อเรียกร้องของผู้ส่งแล้ว คำบอกปัดนั้นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรและระบุถึงเหตุผลในการปฏิเสธด้วย แต่อย่างไรก็ตาม หากในท้ายที่สุดแล้วชมรมไม่สามารถจัดหาพื้นที่ว่างที่เพียงพอเพื่อทำการบรรจุสินค้าของผู้ส่งได้ ภายในระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้ในข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ ผู้ส่งมีสิทธิใช้เรืออื่นเพื่อส่งสินค้าได้โดยไม่มีการลงโทษ

ในกรณีที่การให้บริการของชมรมในท่าเรือซึ่งมีการกำหนดจำนวนสินค้าขั้นต่ำที่จะมาใช้บริการ แต่สายการบินเรือไม่สามารถหามาได้ ทั้งที่ถึงกำหนดตามคำบอกกล่าวของผู้ส่ง หรือสายการบินเรือไม่ตอบกลับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในคำบอกกล่าวของผู้ส่ง ผู้ส่งมีสิทธิทันทีในการใช้บริการของสายการบินเรืออื่นสำหรับขนส่งสินค้า ทั้งนี้โดยไม่เป็นการทำให้เสื่อมเสียสถานะความซื่อสัตย์ของผู้ส่ง³¹

loyalty arrangement, either party may refer the matter for resolution under appropriate procedures as set out in this Code.

³¹ Article 8 Dispensation

(1) Conferences shall provide, within the terms of the loyalty arrangements, that requests by shippers for dispensation shall be examined and a decision given quickly and, if requested, the reasons given in writing where dispensation is withheld. Should a conference fail to confirm, within a period specified in the loyalty arrangement, sufficient space to accommodate a shipper's cargo within a period also specified in the loyalty

2.3.3 การทำให้มีอัตราค่าบริการ และเงื่อนไข และ/หรือ กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง (Availability of tariffs and related conditions and/or regulations)

ในการจัดเก็บค่าบริการ เงื่อนไขที่เกี่ยวข้อง กฎเกณฑ์และการแก้ไขใด ๆ อนุสัญญาได้กำหนดไว้ในมาตรา 9 ว่าหากผู้ส่ง องค์การผู้ส่ง และคู่สัญญาอื่นที่เกี่ยวข้องต้องการทราบเกี่ยวกับข้อมูลดังกล่าว ชมรมต้องสามารถส่งมอบข้อมูลดังกล่าวได้ ทั้งนี้ชมรมอาจเรียกเก็บค่าใช้จ่ายตามสมควร และคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องนั้นต้องสามารถเข้าตรวจสอบได้ที่สำนักงานของสายการเดินเรือและตัวแทนของสายการเดินเรือ สายการเดินเรือและตัวแทนต้องอธิบายเกี่ยวกับเงื่อนไขทั้งหมดที่เกี่ยวข้องการใช้อัตราค่าระวางและการรับขนส่งสินค้าที่อยู่ในเงื่อนไข³²

2.3.4 รายงานประจำปี (Annual Report)

เพื่อให้คู่สัญญาต่างๆที่เกี่ยวข้องกับชมรมรับทราบข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการดำเนินงานของชมรมสายการเดินเรือ ดังนั้นอนุสัญญาจึงได้กำหนดให้ชมรมต้องจัดเตรียมรายงานการดำเนินงานของชมรมซึ่งประกอบไปด้วย ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผลกำไรของชมรม รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับการประชุมปรึกษาหารือกับผู้ส่ง และองค์การผู้ส่ง การกระทำที่เกี่ยวกับการร้องทุกข์ การเปลี่ยนแปลงสมาชิกและการเปลี่ยนแปลงอย่างอื่นที่สำคัญในการให้บริการ ค่าธรรมเนียมและเงื่อนไขการรับขนส่งให้แก่องค์การผู้ส่งหรือตัวแทนของผู้ส่งทุกปี หากมีการร้องขอจากหน่วยงาน

arrangement, the shipper shall have the right, without being penalized, to utilize any vessel for the cargo in question.

(2) In ports where conference services are arranged subject to the availability of a specified minimum of cargo (ie. on inducement), but either the shipping line does not call, despite due notice by shippers, or the shipping line does not reply within an agreed time to the notice given by shippers, shippers shall automatically have the right, without prejudicing their loyalty status, to use any available vessel for the carriage of their cargo

³²Article 9 Availability of tariffs and related conditions and/or regulations

Tariffs, related conditions, regulations, and any amendments thereto shall be made available on request to shippers, shippers' organizations and other parties concerned at reasonable cost, and they shall be available for examination at offices of shipping lines and their agents. They shall spell out all conditions concerning the application of freight rates and the carriage of any cargo covered by them

ราชการที่เกี่ยวข้องในประเทศที่ชมรมให้บริการ ชมรมต้องส่งรายงานประจำปีนั้นต่อหน่วยงานราชการดังกล่าวด้วย³³

2.3.5 กลไกในการปรึกษาหารือ (Consultation Machinery)

ตามอนุสัญญาฯ มาตรา 11 ได้มีการกำหนดให้มีการปรึกษาหารือกันระหว่างชมรมสายการเดินเรือ องค์กรผู้ส่ง ตัวแทนของผู้ส่ง และผู้ส่ง ในเรื่องที่มีส่วนได้เสียร่วมกัน ในบางกรณี การปรึกษาหารือในเรื่องดังกล่าวอาจเกิดขึ้นจากการร้องขอของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง หรือ การปรึกษาหารือต้องจัดให้มีขึ้นเมื่อมีคำร้องขอของสายการเดินเรือ องค์กรผู้ส่ง ตัวแทนผู้ส่ง และผู้ส่ง สำหรับหน่วยงานราชการนั้นมีสิทธิเต็มในการเข้าร่วมปรึกษาหารือแต่ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจใด ๆ

เรื่องต่าง ๆ ที่อาจจัดให้มีการร่วมกันปรึกษาหารือ ดังนี้

- (ก) การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขของค่าบริการโดยทั่วไป และกฎข้อบังคับอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (ข) การเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าบริการโดยทั่วไปและอัตราสำหรับสินค้าหลัก
- (ค) อัตราค่าระวางส่งเสริมการค้า และแบบพิเศษ
- (ง) การกำหนดและการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายพิเศษ
- (จ) ข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ การจัดทำหรือการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับรูปแบบและเงื่อนไขทั่วไปของข้อตกลงดังกล่าว
- (ฉ) การเปลี่ยนแปลงประเภทของค่าบริการของท่าเรือ
- (ช) วิธีการที่ผู้ส่งจะให้ข้อมูลที่จำเป็นที่เกี่ยวกับปริมาณและลักษณะของสินค้าที่ได้คาดหมายไว้ และ

³³ Article 10 Annual reports

Conferences shall provide annually to shippers' organizations, or to representatives of shippers, reports on their activities designed to provide general information of interest to them, including relevant information about consultations held with shippers and shippers' organizations, action taken regarding complaints, changes in membership, and significant changes in service, tariffs and conditions of carriage. Such annual reports shall be submitted, on request, to the appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference concerned.

(ข) การเสนอสินค้าที่ขนส่ง และความต้องการคำเตือนเกี่ยวกับการแจ้งการมีสินค้า

นอกจากนี้อาจมีการจัดการประชุมเพื่อปรึกษาหารือเกี่ยวกับขอบเขตของการดำเนินงานของชมรม ในเรื่องดังต่อไปนี้ เพียงเท่าที่อยู่ในขอบเขตของการดำเนินการของชมรม

(ก) การดำเนินการเกี่ยวกับการบริการการตรวจสอบสินค้า

(ข) การเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการให้บริการ

(ค) ผลกระทบของการนำเทคโนโลยีใหม่เข้ามาใช้ในการรับขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการรวมสินค้าให้เป็นหน่วยเดียวกัน ซึ่งผลจากการนำเทคโนโลยีใหม่เข้ามาใช้นี้ทำให้ลดการให้บริการแบบดั้งเดิม หรือลดความสูญเสียของการให้บริการโดยตรง

(ง) ความเพียงพอและคุณภาพของการบริการขนส่งรวมถึงผลกระทบของข้อตกลงเกี่ยวกับการรวมกลุ่ม การเข้าเทียบท่าหรือการเดินเรือที่มีต่อการที่จะทำให้มีการให้บริการขนส่งและอัตราค่าระวางซึ่งการบริการขนส่งได้ถูกจัดไว้ การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ให้บริการ และความสม่ำเสมอของการแวะจอดของเรือในชมรม

นอกจากนี้ การปรึกษาหารือต้องจัดให้มีขึ้นก่อนที่จะมีการตัดสินใจครั้งสุดท้าย หนังสือบอกกล่าวล่วงหน้าเกี่ยวกับการปรึกษาหารือต้องมีการระบุถึงเรื่องที่ต้องการตัดสินใจ เว้นแต่กรณีที่ต้องมีการตัดสินใจโดยเร่งด่วนอาจตัดสินใจในระหว่างการจัดการปรึกษาหารือ และการปรึกษาหารือต้องเริ่มโดยไม่ชักช้าภายในระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงของชมรม หากข้อตกลงไม่มีการกำหนดไว้ต้องไม่เกิน 30 วันนับแต่ได้รับคำเสนอเพื่อการปรึกษาหารือ

ในการปรึกษาหารือ คู่สัญญาต้องใช้ความพยายามอย่างที่สุดในการจัดหาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง จัดการเจรจาตามเวลา และหาทางแก้ปัญหาในประเด็นที่เกี่ยวข้อง คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องต้องพิจารณาข้อเสนอและปัญหาของแต่ละฝ่ายและพยายามที่จะบรรลุถึงข้อตกลงซึ่งสอดคล้องกับการนำไปปฏิบัติได้ในทางการค้า³⁴

³⁴Article 11 Consultation machinery

(1) There shall be consultations on matters of common interest between a conference, shippers' organizations, representatives of shippers and, where practicable, shippers, which may be designated for that purpose by the appropriate authority if it so desires. These consultations shall take place whenever requested by any of the above-mentioned parties. Appropriate authorities shall have the right, upon request, to participate fully in the consultations, but this does not mean that they play a decision-making role.

(2) The following matters, *inter alia*, may be the subject of consultation:

- (a) changes in general tariff conditions and related regulations;
- (b) changes in the general level of tariff rates and rates for major commodities;
- (c) promotional and/or special freight rates;
- (d) imposition of, and related changes in, surcharges;
- (e) loyalty arrangements, their establishment or changes in their form and general conditions;
- (f) changes in the tariff classification of ports;
- (g) procedure for the supply of necessary information by shippers concerning the expected volume and nature of their cargoes; and
- (h) presentation of cargo for shipment and the requirements regarding notice of cargo availability.

(3) To the extent that they fall within the scope of activity of a conference, the following matters may also be the subject of consultation:

- (a) operation of cargo inspection services;
- (b) changes in the pattern of service;
- (c) effects of the introduction of new technology in the carriage of cargo, in particular unitization, with consequent reduction of conventional service or loss of direct services; and
- (d) adequacy and quality of shipping services, including the impact of pooling, berthing or sailing arrangements on the availability of shipping services and freight rates at which shipping services are provided; changes in the areas served and in the regularity of calls by conference vessels.

(4) Consultations shall be held before final decisions are taken, unless otherwise provided in this Code. Advance notice shall be given of the intention to take decisions on matters referred to in Article 11(2) and (3). Where this is impossible, urgent decisions may be taken pending the holding of consultations.

(5) Consultations shall begin without undue delay and in any event within a maximum period specified in the conference agreement or, in the absence of such a

2.4. อัตราค่าระวาง

ด้วยวัตถุประสงค์สำคัญที่สายการบินเรือได้รวมตัวกันเป็นชมรมนั้นเพื่อร่วมกันกำหนดอัตราค่าระวางให้เป็นอัตราเดียวกัน ดังนั้นในการเรียกเก็บค่าระวางจากผู้ใช้บริการ ค่าระวางที่เรียกเก็บนั้นมีการจัดทำขึ้นเป็นพิกัดอัตราค่าระวาง (Freight tariff) ชมรมสายการบินเรือเป็นผู้กำหนดอัตราค่าระวางในพิกัดอัตราค่าระวาง โดยพิจารณาร่วมกันระหว่างสมาชิกสายการบินเรือในชมรม

โดยส่วนใหญ่แล้วการกำหนดอัตราค่าระวางการเดินเรือพิจารณาจากปัจจัยการจัดสินค้าในระวาง มูลค่าของสินค้า และสภาพการแข่งขัน เนื่องจากสินค้าแต่ละชนิดมีลักษณะที่แตกต่างกันบางชนิดเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก บางชนิดเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักน้อย เป็นต้น

2.4.1 เกณฑ์ในการกำหนดค่าระวาง (Criteria for freight-rate determination)

อนุสัญญาฯ ได้มีการวางเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าระวางไว้ว่า นอกจากมีการตกลงไว้เป็นอย่างอื่นในข้อตกลงของชมรม เกณฑ์การตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายในการกำหนดอัตราค่าระวางนั้นให้พิจารณาถึงสิ่งดังต่อไปนี้

(ก) อัตราค่าระวางต้องให้กำหนดอยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้โดยพิจารณาจากทางการค้า และต้องคำนึงถึงกำไรที่สมเหตุสมผลสำหรับเจ้าของเรือ

(ข) ในฐานะที่เป็นกฎ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของชมรมให้คำนวณเป็นรอบการเดินทางของเรือ โดยการเดินทางไปกลับของเรือทั้งในเที่ยวขาไปและขากลับให้พิจารณาเป็นเที่ยวเดียว หากไม่สามารถพิจารณาเช่นนั้นได้ การเดินทางในเที่ยวขาไปและขากลับควรพิจารณาแยกออกจากกัน อัตราค่าระวางต้องคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ เช่น ลักษณะของสินค้า ความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันระหว่างน้ำหนักและขนาดของสินค้าตลอดจนมูลค่าของสินค้า

provision in the agreement, not later than 30 days after receipt of the proposal for consultations, unless different periods of time are provided in this Code.

(6) When holding consultations, the parties shall use their best efforts to provide relevant information, to hold timely discussions and to clarify matters for the purpose of seeking solutions of the issues concerned. The parties involved shall take account of each other's views and problems and strive to reach agreement consistent with their commercial viability.

(ค) ในการกำหนดอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้า และ/หรืออัตราค่าระวางแบบพิเศษสำหรับสินค้าเฉพาะ สภาพของการค้าสำหรับสินค้าเหล่านี้ของประเทศทั้งหลายที่ให้บริการโดยสมัคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่กำลังพัฒนาและประเทศที่เป็นดินแดนไม่ติดทะเลต้องนำมาพิจารณาด้วย³⁵

2.4.2 พิกัดค่าระวางของชมรมและการจัดประเภทของอัตราพิกัด (Conference tariffs and classification of tariff rates)

1. พิกัดค่าระวางของชมรมต้องกำหนดไม่มีความแตกต่างกันระหว่างผู้ส่งของที่มีสถานะคล้ายกัน สมาชิกสายการเดินเรือของชมรมต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามอัตรา กฎเกณฑ์ และข้อกำหนดที่ได้แสดงไว้ในพิกัดและเอกสารเผยแพร่อย่างอื่นของชมรมที่ยังคงมีผลอยู่ในปัจจุบัน และต้องปฏิบัติตามข้อตกลงพิเศษใด ๆ ที่ได้รับการอนุมัติภายใต้อนุสัญญานี้

2. การจัดเก็บพิกัดค่าระวางของชมรมต้องไม่ซับซ้อนและชัดเจน มีการจัดประเภทของการจัดเก็บให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการเฉพาะของการค้านั้นๆ โดยกำหนดอัตราค่าระวางสำหรับสินค้าแต่ละชนิด แต่ละประเภท และการจัดเก็บตามพิกัดนี้ควรจะแสดงให้เห็นโดยชัดเจนเพื่อที่จะได้ง่ายต่อการรวบรวมและวิเคราะห์ทางสถิติ รหัสตัวเลขที่

³⁵ Article 12 Criteria for freight-rate determination

In arriving at a decision on questions of tariff policy in all cases mentioned in this Code, the following points shall, unless otherwise provided, be taken into account:

(a) Freight rates shall be fixed at as low a level as is feasible from the commercial point of view and shall permit a reasonable profit for ship-owners;

(b) The cost of operations of conferences shall, as a rule, be evaluated for the round voyage of ships, with the outward and inward directions considered as a single whole. Where applicable, the outward and inward voyage should be considered separately. The freight rates should take into account, among other factors, the nature of cargoes, the interrelation between weight and cargo measurement, as well as the value of cargoes;

(c) In fixing promotional freight rates and/or special freight rates for specific goods, the conditions of trade for these goods of the countries served by the conference, particularly of developing and land-locked countries, shall be taken into account.

เหมาะสมสอดคล้องของรายการในบัญชีตามมาตรฐานการจัดประเภทการค้าระหว่างประเทศ (the Standard International Trade Classification) หรือระบบการตั้งชื่อพิกัดของกรุงบรัสเซลส์ (the Brussels Tariff Nomenclature) หรือระบบการตั้งชื่อพิกัดที่ใช้กันระหว่างประเทศหน่วยงานอื่น การแบ่งประเภทของสินค้าพิกัดนั้นควรมีการจัดทำร่วมกับองค์กรผู้ส่งและองค์กรในประเทศหรือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย³⁶

2.4.3 การขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไป (General freight-rate increases)

เหตุผลในการขึ้นอัตราค่าระวางส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และการขึ้นอัตราค่าระวางนั้นไม่มีกฎเกณฑ์หรือเครื่องมือชี้วัดที่แน่นอนว่าเมื่อใดควรมีการขึ้นอัตราค่าระวาง การขึ้นอัตราค่าระวางมักขึ้นอยู่กับเงื่อนไขทางการตลาด เช่น การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน หรือการเพิ่มขึ้นของค่าใช้บริการท่าเรือ ซึ่งเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้รับขน ดังนั้นวิธีการของผู้รับขนคือการขึ้นอัตราค่าระวาง

การขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไปนั้น ต้องมีการบอกกล่าวล่วงหน้าไปยังผู้ส่ง หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องเสมอ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ส่งหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงเหตุผลของการขึ้นอัตราค่าระวาง

³⁶ Article 13 Conference tariffs and classification of tariff rates

(1) Conference tariffs shall not unfairly differentiate between shippers similarly situated. Shipping lines members of a conference shall adhere strictly to the rates, rules and terms shown in the tariffs and other currently valid published documents of the conference and to any special arrangements permitted under this Code.

(2) Conference tariffs should be drawn up simply and clearly, containing as few classes/categories as possible, depending on the particular requirements of a trade, specifying a freight rate for each commodity and, where appropriate, for each class/category; they should also indicate, wherever practicable, in order to facilitate statistical compilation and analysis, the corresponding appropriate code number of the item in accordance with the Standard International Trade Classification, the Brussels Tariff Nomenclature or any other nomenclature that may be internationally adopted; the classification of commodities in the tariffs should, as far as practicable, be prepared in co-operation with shippers' organizations and other national and international organizations concerned.

นั้น โดยอนุสัญญาฯ ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไปไว้ใน มาตรา 14 ดังนี้ เกี่ยวกับระยะเวลาในการบอกกล่าวล่วงหน้า ชมรมต้องมีคำบอกกล่าวล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 150 วัน หรือไม่น้อยกว่าระยะเวลาตามทางปฏิบัติของภูมิภาคหรือข้อตกลง ไปยังผู้ส่ง ตัวแทนผู้ส่ง ผู้ส่ง หรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องของประเทศที่เป็นเจ้าของการค้าที่ชมรม ให้บริการ โดยในคำบอกกล่าวแจ้งต้องแสดงถึงวัตถุประสงค์ในการขึ้นอัตราค่าระวาง เหตุผลในการขึ้น วันที่มีผลบังคับใช้อัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้น (มาตรา 14(1))

ในกรณีที่มีการร้องขอจากองค์กรผู้ส่ง ตัวแทนของผู้ส่ง ผู้ส่ง หรือหน่วยงานราชการอื่นที่เกี่ยวข้อง การประชุมปรึกษาหารือหรือต้องจัดให้มีขึ้นภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ หรือภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ซึ่งไม่เกิน 30 วัน หรือตามที่คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องได้มีการตกลงกำหนดไว้ก่อน และในการประชุมปรึกษาหารือต้องเป็นเรื่องเกี่ยวกับเหตุผลและจำนวนเงินของอัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้น และวันที่มีผลบังคับใช้อัตราค่าระวางดังกล่าว (มาตรา 14 (2)) และก่อนการประชุมปรึกษาหารือ ชมรมอาจส่งมอบ หรือหากมีการร้องขอจากฝ่ายที่มีสิทธิเข้าร่วมประชุม ปรึกษาการพิจารณาขึ้นค่าระวางโดยทั่วไป ชมรมต้องส่งมอบรายงานที่ทำขึ้นจากนักบัญชีอิสระที่มีชื่อเสียงดีและบทวิเคราะห์โดยรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายและรายได้ซึ่งชมรมเห็นว่าเป็นสาเหตุที่จำเป็นต่อการขึ้นอัตราค่าระวาง (มาตรา 14(3))

เมื่อที่ประชุมในการปรึกษาหารือมีความเห็นชอบเกี่ยวกับการขึ้นอัตราค่าระวางแล้ว การขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไปมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่กำหนดไว้ในคำบอกกล่าวเรื่องการขึ้นอัตราค่าระวาง เว้นแต่ที่ประชุมได้มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น (มาตรา 14(4)) แต่อย่างไรก็ตามหากที่ประชุมไม่เห็นชอบด้วยกับการขึ้นอัตราค่าระวางภายใน 30 วันนับแต่วันที่ส่งหนังสือบอกกล่าว นั้น กรณีเช่นนี้ต้องมีการนำเรื่องเข้าสู่กระบวนการไกล่เกลี่ยระหว่างประเทศในทันที ตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในบทที่ 6 ว่าด้วยเรื่อง บทบัญญัติและวิธีการเพื่อการระงับข้อพิพาท เมื่อมีกระบวนการไกล่เกลี่ยเสร็จสิ้นและมีคำแนะนำของผู้ไกล่เกลี่ยแล้ว หากฝ่ายที่เกี่ยวข้องยอมรับคำแนะนำของผู้ไกล่เกลี่ย คำแนะนำดังกล่าวออกมาเป็นอย่างไรต้องผูกพันทุกฝ่ายนั้นให้ปฏิบัติตาม โดยมีผลนับแต่วันที่กำหนดไว้ในคำแนะนำของผู้ไกล่เกลี่ย (มาตรา 14(5))

ในระหว่างที่ผู้ไกล่เกลี่ยยังไม่มีคำแนะนำออกมาชมรมสามารถใช้อัตราค่าระวางที่ทำการขึ้นได้ แต่เมื่อมีคำแนะนำของผู้ไกล่เกลี่ยออกมาแล้ว หากชมรมปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำแนะนำดังกล่าว ผู้ส่งและ/หรือองค์กรผู้ส่งมีสิทธิพิจารณาด้วยตนเองที่จะไม่ผูกพันในข้อตกลงใด ๆ หรือสัญญาอื่น ๆ กับชมรม ทั้งนี้ต้องมีการบอกกล่าวอย่างเหมาะสม และในกรณีที่มิขัดตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ ผู้ส่งและ/หรือองค์กรผู้ส่งต้องส่งคำบอกกล่าวภายในระยะเวลา 30 วันนับแต่วันที่ผลบังคับใช้ว่าตนได้พิจารณาว่าไม่ต้องการเข้าผูกพันกับข้อตกลงดังกล่าวอีกต่อไป (มาตรา 14(6))

กรณีและผู้ส่งมีข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ประเภทการให้ส่วนลดระยะเวลา (Deferred rebate) ขมรมต้องไม่ยกเลิก หรือเรียกปรับเงินจากผู้ส่งและ/หรือองค์กรผู้ส่ง เนื่องจากผู้ส่งไม่ต้องการเข้าผูกพันตามข้อตกลงดังกล่าวอีกต่อไป (มาตรา 14(7))

หากการค้าของประเทศซึ่งสมาชิกสายการเดินเรือของขมรมรับขนในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งโดยเฉพาะซึ่งโดยส่วนใหญ่ประกอบด้วยสินค้าเพียงหนึ่งชนิดหรือสองสามชนิด การขึ้นอัตราค่าระวางสำหรับสินค้านั้นต้องดำเนินการแบบเดียวกับการขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไป และต้องนำบทบัญญัติที่เหมาะสมในอนุสัญญาฯนี้มาปรับใช้ (มาตรา 14(8))

ขมรมควรกำหนดการขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไปโดยให้มีผลใช้บังคับตามอนุสัญญาฯนี้ภายในระยะเวลาขั้นต่ำที่ได้กล่าวไว้และวันที่มีการบอกกล่าวเรื่องการขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไปในครั้งต่อไปนั้นต้องกำหนดห่างกันไม่น้อยกว่า 10 เดือน (มาตรา 14(9))³⁷ ดังนั้นแนวทางที่อนุสัญญาฯกำหนดไว้เกี่ยวกับระยะเวลาการขึ้นอัตราค่าระวางแต่ละครั้งไม่ควรน้อยกว่า 10 เดือน

³⁷ Article 14 General freight-rate increases

(1) A conference shall give notice of not less than 150 days, or according to regional practice and/or agreement, to shippers' organizations or representatives of shippers and/or shippers and, where so required, to appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference, of its intention to effect a general increase in freight rates, an indication of its extent, the date of effect and the reasons supporting the proposed increase.

(2) At the request of any of the parties prescribed for this purpose in this Code, to be made within an agreed period of time after the receipt of the notice, consultations shall commence, in accordance with the relevant provisions of this Code, within a stipulated period not exceeding thirty days or as previously agreed between the parties concerned; the consultations shall be held in respect of the bases and amounts of the proposed increase and the date from which it is to be given effect.

(3) A conference, in an effort to expedite consultations, may, or upon the request of any of the parties prescribed in this Code as entitled to participate in consultations on general freight-rate increases shall, where practicable, reasonably before the consultations, submit to the participating parties a report from independent accountants of repute, including, where the requesting parties accept it as one of the bases of

consultations, an aggregated analysis of data regarding relevant costs and revenues which in the opinion of the conference necessitate an increase in freight rates.

(4) If agreement is reached as a result of the consultations, the freight-rate increase shall take effect from the date indicated in the notice served in accordance with Article 14(1), unless a later date is agreed upon between the parties concerned.

(5) If no agreement is reached within thirty days of the giving of notice in accordance with Article 14(1), and subject to procedures prescribed in this Code, the matter shall be submitted immediately to international mandatory conciliation, in accordance with chapter VI. The recommendation of the conciliators, if accepted by the parties concerned, shall be binding upon them and shall be implemented, subject to the provisions of Article 14(9), with effect from the date mentioned in the conciliators' recommendation.

(6) Subject to the provisions of Article 14(9), a general freight-rate increase may be implemented by a conference pending the conciliators' recommendation. When making their recommendation, the conciliators should take into account the extent of the above-mentioned increase made by the conference and the period for which it has been in force. In the event that the conference rejects the recommendation of the conciliators, shippers and/or shippers' organizations shall have the right to consider themselves not bound, after appropriate notice, by any arrangement or other contract with that conference which may prevent them from using non-conference shipping lines. Where a loyalty arrangement exists, shippers and/or shippers' organizations shall give notice within a period of thirty days to the effect that they no longer consider themselves bound by that arrangement, which notice shall apply from the date mentioned therein, and a period of not less than thirty days and not more than ninety days shall be provided in the loyalty arrangement for this purpose.

(7) A deferred rebate which is due to the shipper and which has already been accumulate by the conference shall not be withheld by, or forfeited to, the conference as a result of action by the shipper under Article 14(6).

(8) If the trade of a country carried by shipping lines members of a conference on a particular route consists largely of one or few basic commodities, any increase in

2.4.4 อัตราค่าระวางส่งเสริมการค้า (Promotional freight rates)

ประเทศด้อยพัฒนาและประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่กำลังอยู่ในช่วงการพัฒนาอุตสาหกรรมของตนและมุ่งส่งเสริมการสร้างตลาดต่างประเทศ แต่ด้วยราคาของสินค้าไม่สามารถดึงดูดความสนใจของลูกค้าที่อยู่ในประเทศที่พัฒนาแล้วได้ เพราะในหลาย ๆ ครั้งที่ประเทศด้อยพัฒนาและประเทศกำลังพัฒนามีสินค้าชนิดใหม่ออกมานั้น เมื่อมีการส่งออกปรากฏว่ามีการเรียกเก็บอัตราค่าระวางในอัตราที่สูงเนื่องจากสินค้าเหล่านั้นไม่ได้อยู่ในพิกัดอัตราอัตราค่าระวางที่กำหนดไว้ และการที่ค่าใช้จ่ายในการขนส่งมีราคาแพงเป็นเหตุผลให้เกิดความเสียหายแก่ประเทศด้อยพัฒนาและประเทศกำลังพัฒนา ดังนั้นรัฐบาลของประเทศดังกล่าวจึงได้เรียกร้องไปยังชมรมสายการบินเรือเพื่อขอให้ชมรมเรียกเก็บอัตราค่าระวางในอัตราที่ต่ำเป็นพิเศษเพื่อให้ประเทศของตนสามารถขยายตลาดสินค้าของตนในต่างประเทศได้ ดังนั้นอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้านี้จึงเป็นอัตราค่าระวางที่กำหนดขึ้นเพื่อส่งเสริมสินค้าใหม่ที่ไม่เคยมี และเป็นสินค้าที่เริ่มมีการส่งออกเป็นครั้งแรก อัตราค่าระวางส่งเสริมการค้านี้ไม่เพียงเป็นอัตราค่าระวางที่กำหนดขึ้นเพื่อกำจัดการจัดเก็บอัตราค่าระวางที่สูงเกินไป แต่ยังเป็นโอกาสให้สินค้าใหม่ ๆ เข้าสู่ตลาดอื่น ๆ ³⁸

อัตราค่าระวางส่งเสริมการค้านี้เป็นอัตราค่าระวางที่กำหนดขึ้นไว้ชั่วคราวจนกว่าสินค้านั้นเป็นที่รู้จักและได้รับแรงผลักดันที่เพียงพอที่จะประสบความสำเร็จโดยไม่ต้องพึ่งพามาตรการพิเศษนี้แล้ว ซึ่งโดยปกติแล้วอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้ามักกำหนดไว้ไม่เกิน 12 เดือน

the freight rate on one or more of those commodities shall be treated as a general freight-rate increase, and the appropriate provisions of this Code shall apply.

(9) Conferences should institute any general freight-rate increase effective in accordance with this Code for a period of a stated minimum duration, subject always to the rules regarding surcharges and regarding adjustment in freight rates consequent upon fluctuations in foreign exchange rates. The period over which a general freight-rate increase is to apply is an appropriate matter to be considered during consultations conducted in accordance with Article 14(2), but unless otherwise agreed between the parties concerned during the consultations, the minimum period of time between the date when one general freight-rate increase becomes effective and the date of notice for the next general freight-rate increase given in accordance with Article 14(1) shall not be less than ten months.

³⁸ Alexander J. Yeats. *Shipping and Development Policy*. (New York. Praeger. 1981). p. 57

อนุสัญญาได้กำหนดเรื่องอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้าไว้ในมาตรา 15 ดังนี้ การกำหนดอัตราค่าระวางดังกล่าว ผู้ที่มีหน้าที่กำหนดคือ ชมรมสายการบินเรือ โดยผู้ส่ง องค์กรผู้ส่ง หรือตัวแทนของผู้ส่งต้องแสดงข้อมูลทั้งหมดที่จำเป็นและสมควรเพื่อแสดงถึงความจำเป็นสำหรับการกำหนดอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้าต่อชมรม (มาตรา 15(2))

ชมรมต้องมีการกำหนดวิธีการพิเศษขึ้นเพื่อให้ตัดสินใจเกี่ยวกับการขอรับอัตราค่าระวางดังกล่าวได้ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้รับข้อมูลดังกล่าวจากผู้ส่ง ซึ่งวิธีการพิเศษนี้ต้องกำหนดให้แตกต่างจากวิธีการโดยทั่วไปสำหรับการพิจารณาเกี่ยวกับการลดอัตราค่าระวางหรือ การยกเว้นการขึ้นอัตราค่าระวาง (มาตรา 15(3))

ชมรมต้องสามารถส่งมอบข้อมูลเกี่ยวกับวิธีการสำหรับการพิจารณาการขอรับอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้าให้แก่ผู้ส่ง องค์กรผู้ส่ง หรือรัฐบาล หรือหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องของประเทศที่เป็นเจ้าของการค้าที่ชมรมให้บริการ (มาตรา 15(4))

สำหรับระยะเวลาของอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้านั้น อนุสัญญาได้กำหนดว่าโดยปกติให้กำหนดไว้ 12 เดือน เว้นแต่คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่น ก่อนที่ระยะเวลาจะสิ้นสุดลง ให้นำเรื่องอัตราค่าระวางดังกล่าวมาทบทวน ตามคำร้องขอของผู้ส่ง และ/หรือองค์กรผู้ส่ง หากผู้ส่ง และ/องค์กรผู้ส่งเห็นว่าอัตราค่าระวางดังกล่าวนั้นยังจำเป็นต่อการส่งออกของตน หรือตามคำร้องขอของชมรม โดยชมรมแสดงให้เห็นถึงความต่อเนื่องของอัตราค่าระวางดังกล่าวนั้นว่าแตกต่างจากระยะเวลาเริ่มต้นแล้ว (มาตรา 15(5))

ในการพิจารณาคำร้องขอเกี่ยวกับอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้า ชมรมอาจพิจารณาว่าอัตราค่าระวางดังกล่าวควรใช้เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าที่มีใช้การส่งออกตามปกติ โดยการส่งเสริมการค้าดังกล่าวนี้ไม่ได้เป็นการสร้างความแตกต่างในการแข่งขันที่สำคัญของการส่งออกสินค้าอย่างเดียวกันจากประเทศอื่นที่ชมรมให้บริการ (มาตรา 15(6)) และอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้านี้ต้องรวมการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษหรือค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราด้วย (มาตรา 15(7))

เมื่อชมรมได้มีการกำหนดอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้าแก่สินค้าชนิดใด ๆ แล้ว สมาชิกสายการบินเรือของชมรมต้องยอมรับขนสินค้าดังกล่าวซึ่งชมรมได้กำหนดอัตราค่าระวางส่งเสริมการค้า³⁹

³⁹ Article 15 Promotional freight rates

(1) Promotional freight rates for non-traditional exports should be instituted by conferences.

(2) All necessary and reasonable information justifying the need for a promotional freight rate shall be submitted to a conference by the shippers, shippers' organizations or representatives of shippers concerned.

(3) Special procedures shall be instituted providing for a decision within thirty days from the date of receipt of that information, unless mutually agreed otherwise, on applications for promotional freight rates. A clear distinction shall be made between these and general procedures for considering the possibility of reducing freight rates for other commodities or of exempting them from increases.

(4) Information regarding the procedures for considering applications for promotional freight rates shall be made available by the conference to shippers and/or shippers' organizations and, on request, to the governments and/or other appropriate authorities of the countries whose trade is served by the conference.

(5) A promotional freight rate shall be established normally for a period of twelve months, unless otherwise mutually agreed between the parties concerned. Prior to the expiry of the period, the promotional freight rate shall be reviewed, on request by the shipper and/or shippers' organization concerned, when it shall be a matter for the shipper and/or shippers' organization, at the request of the conference, to show that the continuation of the rate is justified beyond the initial period.

(6) When examining a request for a promotional freight rate, the conference may take into account that, while the rate should promote the export of the non-traditional product for which it is sought, it is not likely to create substantial competitive distortions in the export of a similar product from another country served by the conference.

(7) Promotional freight rates are not excluded from the imposition of a surcharge or a currency adjustment factor in accordance with Articles 16 and 17.

(8) Each shipping lines member of a conference serving the relevant ports of a conference trade shall accept, and not unreasonably refuse, a fair share of cargo for which a promotional freight rate has been established by the conference.

2.4.5 ค่าใช้จ่ายพิเศษ (Surcharges)

โดยปกติแล้ว เมื่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของชมรมสายการบินเรือเพิ่มมากขึ้น ชมรมสายการบินเรือมักมีการขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไปซึ่งต้องมีการบอกกล่าวล่วงหน้าถึงการขึ้นอัตราค่าระวางดังกล่าวก่อน แต่อย่างไรก็ตามในบางกรณีอาจมีเหตุการณ์จำเป็นบางอย่างซึ่งเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้เรียกเก็บอัตราค่าระวางโดยการขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไปไม่ได้ ดังนั้น ค่าใช้จ่ายพิเศษจึงเป็นค่าใช้จ่ายที่ชมรมสายการบินเรือเรียกเก็บจากผู้ให้บริการหากว่ามีเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งเกิดขึ้นทำให้ต้นทุนการให้บริการสูงขึ้นแบบทันทีทันใด เช่น กรณีเกิดสงครามระหว่างอิรักกับกองกำลังนาซาติในตะวันออกกลางได้มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษที่เรียกว่า ค่าใช้จ่ายฉุกเฉิน ค่าใช้จ่ายพิเศษเพื่อชดเชยการปรับขึ้นของราคาน้ำมันเนื่องจากการขาดแคลนน้ำมัน (Bunker Surcharge) ค่าใช้จ่ายพิเศษที่พบบ่อยคือ ค่าใช้จ่ายพิเศษของความแออัดในท่าเรือ (Congestion surcharge) กล่าวคือในกรณีที่ท่าเรือที่ให้บริการเกิดความแออัดขึ้น ทำให้เรือที่มาให้บริการในเมืองท่านั้นต้องเกิดความล่าช้าจากการให้บริการท่าเรือดังกล่าว ซึ่งต้นทุนการให้บริการของเรือสูงขึ้น ดังนั้นสายการบินเรือจึงเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษของความแออัดในท่าเรือจากผู้ให้บริการ

การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษนี้ เป็นการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายแบบชั่วคราวเพราะมีเหตุการณ์พิเศษเกิดขึ้น และต้องมีการยกเลิกทันทีเมื่อเหตุการณ์ที่ทำให้เรียกเก็บนั้นหมดไป โดยในอนุสัญญาได้มีการกำหนดเรื่องดังกล่าวไว้ในมาตรา 16 คือ ค่าใช้จ่ายพิเศษซึ่งเกิดขึ้นจากการเพิ่มขึ้นอย่างกะทันหันหรือเป็นพิเศษของค่าใช้จ่ายปกติ ชมรมต้องเรียกเก็บแบบชั่วคราว ค่าใช้จ่ายพิเศษนั้นต้องมีการลดลงตามสถานการณ์ที่ดีขึ้น ค่าใช้จ่ายพิเศษนี้ต้องถูกยกเลิกในทันทีที่สถานการณ์ที่เป็นสาเหตุในการกำหนดให้มีค่าใช้จ่ายพิเศษนี้หมดไป (มาตรา 16 (1))

ก่อนการกำหนดการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษใดๆ ชมรมควรมีการบอกกล่าวล่วงหน้าและต้องมีการจัดการประชุมปรึกษาหารือระหว่างชมรมและคู่สัญญาอื่นๆ ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษนี้ เว้นแต่กรณีที่สถานการณ์ที่ไม่สามารถจัดให้มีการประชุมก่อนได้ หากมีการเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษแล้วต้องจัดให้มีการประชุมปรึกษาหารือขึ้นทันทีหลังจากมีการเรียกเก็บนั้น และก่อนมีการประชุมชมรมต้องจัดเตรียมข้อมูลที่แสดงให้เห็นว่าควรมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษนั้น (มาตรา 16(3))

ภายในระยะเวลา 15 วันหลังจากได้รับคำบอกกล่าวเพื่อขอให้มีการจัดการประชุมปรึกษาหารือเกี่ยวกับการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษ หากไม่มีการตกลงอย่างใดเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายพิเศษระหว่างคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง ต้องนำบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการระงับข้อพิพาทตามอนุสัญญานี้มาใช้ อย่างไรก็ตามหากยังไม่มีคำตัดสินออกมาเมื่อสิ้นสุดระยะเวลา 30 วันนับแต่

วันที่ได้รับคำบอกกล่าวให้มีการประชุมปรึกษาหารือ อาจมีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษไปจนกว่ามีคำตัดสินออกมาได้ (มาตรา 16(4)) และในกรณีที่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษก่อนมีการประชุมปรึกษาหารือ หากไม่มีการตกลงเกิดขึ้นจากการประชุมปรึกษาหารือในภายหลัง ต้องมีการระงับข้อพิพาทโดยการนำบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องตามอนุสัญญานี้มาบังคับใช้ (มาตรา 16(5))

สมาชิกสายการเดินเรือของชมรมที่ได้รับความเสียหายทางการเงิน เนื่องจากความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดจากการประชุม และ/หรือกระบวนการใด ๆ เกี่ยวกับการแก้ปัญหาค่าใช้จ่ายพิเศษเกี่ยวกับการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษตามอนุสัญญานี้ อาจได้รับการชดเชยโดยการขยายการเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษออกไปให้เท่ากับก่อนมีการยกเลิก ในทางตรงกันข้ามหากค่าใช้จ่ายพิเศษที่เรียกเก็บโดยชมรมและในที่ประชุมได้ตัดสินแล้วว่าค่าใช้จ่ายพิเศษดังกล่าวไม่เป็นธรรมหรือมากเกินไปสำหรับผู้ส่ง หรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง จำนวนที่เรียกเก็บได้หรือส่วนที่มากเกินไปไม่ได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่น ต้องนำมาคืนให้แก่คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องเมื่อคู่สัญญาดังกล่าวนั้นเรียกร้อง ทั้งนี้ภายในระยะเวลา 30 วันนับจากวันที่เรียกร้อง (มาตรา 16 (6))⁴⁰

⁴⁰ Article 16 Surcharges

(1) Surcharges imposed by a conference to cover sudden or extraordinary increases in costs or losses of revenue shall be regarded as temporary. They shall be reduced in accordance with improvements in the situation or circumstances which they were imposed to meet and shall be cancelled, subject to Article 16(6), as soon as the situation or circumstances which prompted their imposition cease to prevail. This shall be indicated at the moment of their imposition, together, as far as possible, with a description of the change in the situation or circumstances which will bring about their increase, reduction or cancellation.

(2) Surcharges imposed on cargo moving to or from a particular port shall likewise be regarded as temporary and likewise shall be increased, reduced or cancelled, subject to Article 16(6), when the situation in that port changes.

(3) Before any surcharge is imposed, whether general or covering only a specific port, notice should be given and there shall be consultation, upon request, in accordance with the procedures of this Code, between the conference concerned and other parties directly affected by the surcharge and prescribed in this Code as entitled to participate in such consultations, save in those exceptional circumstances which warrant immediate imposition of the surcharge. In cases where a surcharge has been

2.4.6 การเปลี่ยนแปลงเงินตรา (Currency changes)

เนื่องจากขมรมสายการเดินเรือนั้นเป็นการดำเนินงานในตลาดการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงเป็นที่แน่นอนว่าค่าใช้จ่ายและรายได้ที่เกิดขึ้นอาจมีความแตกต่างของสกุลเงิน ซึ่งมูลค่าของสกุลเงินแต่ละสกุลย่อมไม่เท่ากัน เมื่อเกิดความผันผวนทางการเงินขมรมต้องมีการปรับเปลี่ยน

imposed without prior consultation, consultations, upon request, shall be held as soon as possible thereafter. Prior to such consultations, conferences shall furnish data which in their opinion justify the imposition of the surcharge.

(4) Unless the parties agree otherwise, within a period of fifteen days after the receipt of a notice given in accordance with Article 16(3), if there is no agreement on the question of the surcharge between the parties concerned referred to in that article the relevant provisions for settlement of disputes provided in this Code shall prevail. Unless the parties concerned agree otherwise, the surcharge may, however, be imposed pending resolution of the dispute, if the dispute still remains unresolved at the end of a period of thirty days after the receipt of the above-mentioned notice.

(5) In the event of a surcharge being imposed in exceptional circumstances without prior consultation as provided in Article 16(3), if no agreement is reached through subsequent consultations, the relevant provisions for settlement of disputes provided in this Code shall prevail.

(6) Financial loss incurred by the shipping lines members of a conference as a result of any delay on account of consultations and/or other proceedings for resolving disputes regarding imposition of surcharges in accordance with the provisions of this Code, as compared to the date from which the surcharge was to be imposed in terms of the notice given in accordance with Article 16(3), may be compensated by an equivalent prolongation of the surcharge before its removal. Conversely, for any surcharge imposed by the conference and subsequently determined and agreed to be unjustified or excessive as a result of consultations or other procedures prescribed in this Code, the amounts so collected or the excess thereof as determined hereinabove, unless otherwise agreed, shall be refunded to the parties concerned, if claimed by them, within a period of thirty days of such claim.

อัตราค่าระวางเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ส่งและสมาชิกสายการเดินเรือ หรือเมื่อเกิดภาวะค่าเงินลอยตัวและลดต่ำลง หรือเมื่อมูลค่าของเงินลดลงทำให้ต้องลดมูลค่าของอัตราแลกเปลี่ยนลงซึ่งส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของชมรมเพิ่มขึ้นเช่นนี้ วิธีทางแก้ปัญหาเรื่องนี้ คือ ชมรมได้กำหนดองค์ประกอบในการปรับเปลี่ยนเงินตรา (Currency adjustment factor) ดังนั้น มาตรา 17 ของอนุสัญญาจึงได้กำหนดการเปลี่ยนแปลงเงินตราว่า ในการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรารวมถึงการลดค่าเงินหรือการประเมินค่าเงินใหม่ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในค่าใช้จ่ายและรายได้ของชมรมและ/หรือสายการเดินเรือที่เป็นสมาชิกชมรม ชมรมต้องกำหนดองค์ประกอบในการปรับเปลี่ยนเงินตรา (Currency adjustment factor) การปรับหรือเปลี่ยนแปลงนั้นอาจเกิดขึ้นในรูปแบบของการเรียกเก็บเงินเพิ่มหรือการลดราคา หรือในรูปแบบการขึ้นหรือการลดอัตราค่าระวางโดยที่ไม่ทำให้สมาชิกได้กำไรหรือขาดทุน เท่าที่จะทำได้ (มาตรา 17 (1))

การเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษในการปรับเปลี่ยนหรือการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ตามอนุสัญญาได้กำหนดว่าต้องมีการบอกกล่าวเป็นหนังสือและต้องให้มีการจัดการประชุมปรึกษาหารือเกี่ยวกับเรื่องนี้ด้วย เว้นแต่มีการปรับเปลี่ยนเงินตราหรือการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางก่อนมีการประชุม การประชุมปรึกษาหารือต้องจัดให้มีขึ้นให้เร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ การประชุมปรึกษาหารือควรมีขึ้นและเสร็จสิ้นภายในระยะเวลาไม่เกิน 15 วันนับแต่วันที่ต้องการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเงินตราหรือวันที่การเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางมีผลบังคับใช้ (มาตรา 17(2)) และหากไม่มีการตกลงใดๆ เกิดขึ้นจากการประชุมภายใน 15 วัน ต้องนำบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการระงับข้อพิพาทตามอนุสัญญานี้มาใช้ (มาตรา 17(3))

เช่นเดียวกับการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษ กรณีที่เกิดความเสียหายทางการเงินแก่สมาชิกสายการเดินเรือของชมรมเนื่องจากความล่าช้าใด ๆ จากการประชุม และ/หรือกระบวนการใด ๆ เกี่ยวกับการแก้ปัญหาคข้อพิพาทในเรื่องดังกล่าวตามอนุสัญญานี้ สมาชิกสายการเดินเรืออาจได้รับการชดเชยความเสียหายดังกล่าว ในทางตรงกันข้ามกรณีค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราหรือการเปลี่ยนอัตราค่าระวางนั้น ที่ประชุมได้ตัดสินใจแล้วว่าค่าปรับหรือการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไม่เป็นธรรมหรือมากเกินไป จำนวนที่เรียกเก็บได้หรือส่วนที่เกินถ้าไม่ได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่นต้องนำมาคืนให้แก่คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องเมื่อคู่สัญญาดังกล่าวนั้นเรียกร้อง (มาตรา 17(4)) ⁴¹

⁴¹ Article 17 Currency changes

(1) Exchange rate changes, including formal devaluation or revaluation, which lead to changes in the aggregate operational costs and/or revenues of the shipping lines members of a conference relating to their operations within the conference provide

2.5 มาตรการอื่น (Other matters)

2.5.1 การใช้เรือเข้าแย่งรับขนส่งสินค้า (Fighting ship)

จากวัตถุประสงค์ของการตั้งขม่อมสายการเดินเรือ คือ การกำจัดสายการเดินเรือที่ไม่ใช่สมาชิกของขม่อม ซึ่งวิธีการหนึ่งที่ขม่อมสายการเดินเรือใช้ในการกำจัดคือการให้เรือของสมาชิกในขม่อมเข้าเทียบท่าเพื่อรับขนส่งสินค้าและออกจากท่าก่อนสายการเดินเรือที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของขม่อมซึ่งลักษณะเช่นนี้เรียกว่าการใช้เรือเข้าแย่งรับขนส่งสินค้า (Fighting ship) ดังนั้น อนุสัญญาฯ ได้

a valid reason for the introduction of a currency adjustment factor or for a change in the freight rates. The adjustment or change shall be such that in the aggregate the member lines concerned neither gain nor lose, as far as possible, as a result of the adjustment or change. The adjustment or change may take the form of currency surcharges or discounts or of increases or decreases in the freight rates.

(2) Such adjustments or changes shall be subject to notice, which should be arranged in accordance with regional practice, where such practice exists, and there shall be consultations in accordance with the provisions of this Code between the conference concerned and the other parties directly affected and prescribed in this Code as entitled to participate in consultations, save in those exceptional circumstances which warrant immediate imposition of the currency adjustment factor or freight-rate change. In the event that this has been done without prior consultations, consultations shall be held as soon as possible thereafter. The consultations should be on the application, size and date of implementation, of the currency adjustment factor or freight-rate change, and the same procedures shall be followed for this purpose as are prescribed in Article 16(4) and (5) in respect of surcharges. Such consultations should take place and be completed within a period not exceeding fifteen days from the date when the intention to apply a currency surcharge or to effect a freight-rate change is announced.

(3) If no agreement is reached within fifteen days through consultations, the relevant provisions for settlement of disputes provided in this Code shall prevail.

(4) The provisions of Article 16(6) shall apply, adapted as necessary, to currency adjustment factors and freight-rate changes dealt with in the present Article.

กำหนดให้สมาชิกของชมรมสายการเดินเรือต้องไม่ใช่เรือของตนเข้าแย่งรับขนส่งสินค้า (Fighting ship) เพื่อวัตถุประสงค์ในการกีดกันและลดคู่แข่งโดยการขับไล่สายการเดินเรือที่ไม่ใช่สมาชิกของชมรมออกไปจากการค้า⁴²

2.5.2 ความเพียงพอในการให้บริการ (Adequacy of service)

เพื่อให้การค้าของชมรมเป็นไปอย่างราบรื่น อนุสัญญาฯ ได้กำหนดถึงความพร้อมในการให้บริการด้วยว่าชมรมสายการเดินเรือควรมีมาตรการที่จำเป็นและเหมาะสมเพื่อให้มั่นใจว่าสมาชิกสายการเดินเรือของชมรมได้จัดให้บริการที่สม่ำเสมอ เพียงพอและมีประสิทธิภาพตามความต้องการที่เกิดขึ้นบนเส้นทางการค้าของชมรม และชมรมต้องจัดการบริการให้เรียบร้อยเพื่อหลีกเลี่ยงการเดินเรือที่มากหรือน้อยเกินไป ชมรมควรมีการพิจารณาถึงมาตรการพิเศษใด ๆ ที่จำเป็นต่อการจัดการบริการเกี่ยวกับความหลากหลายของสินค้า

ชมรม และคู่สัญญาอื่นที่มีสิทธิเข้าร่วมในการปรึกษารวมถึงหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ควรมีการทบทวนและรักษาไว้ซึ่งการดำเนินการร่วมกันอย่างใกล้ชิดในเรื่องความต้องการเกี่ยวกับพื้นที่ในการขนส่ง และความเพียงพอและความเหมาะสมของการให้บริการ และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ ประโยชน์ที่ได้จากการปรับลดขนาดของบริการจะต้องสอดคล้องกับอัตราค่าระวางอย่างเป็นธรรม

ในเรื่องเกี่ยวกับการให้บริการของชมรมในท่าเรือที่มีการกำหนดจำนวนสินค้าขั้นต่ำที่จะมาใช้บริการ ซึ่งจำนวนขั้นต่ำดังกล่าวต้องมีการกำหนดไว้ในพิกต์อัตราค่าระวาง ผู้ส่งควรส่งคำบอกกล่าวที่เหมาะสมเกี่ยวกับการมีสินค้านั้น⁴³

⁴² Article 18 Fighting ships

Members of a conference shall not use fighting ships in the conference trade for the purpose of excluding, preventing or reducing competition by driving a shipping line not a member of the conference out of the said trade.

⁴³ Article 19 Adequacy of service

(1) Conferences should take necessary and appropriate measures to ensure that their member lines provide regular, adequate and efficient service of the required frequency on the routes they serve and shall arrange such services so as to avoid as far as possible bunching and gapping of sailings. Conferences should also take into

2.5.3 สำนักงานใหญ่ของชมรม (Head office of a conference)

อนุสัญญาได้กำหนดว่าชมรมต้องตั้งสำนักงานใหญ่ของชมรมในประเทศหนึ่งซึ่งเป็นเจ้าของการค้าที่ให้บริการโดยชมรมนั้น เว้นแต่ได้มีการตกลงเป็นอย่างอื่นโดยสมาชิกสายการเดินเรือของชมรมนั้น⁴⁴

2.5.4 ตัวแทนของชมรม (Representation)

อนุสัญญาได้กำหนดว่าชมรมต้องตั้งตัวแทนในทุกประเทศที่ได้ให้บริการ เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุผลในทางปฏิบัติซึ่งไม่สามารถทำได้ อาจตั้งตัวแทนในส่วนภูมิภาคแทน ชื่อและที่อยู่ของตัวแทนต้องสามารถหาได้ง่าย และตัวแทนเหล่านี้มีหน้าที่ประสานงาน เสริมสร้างความเข้าใจระหว่างชมรมและผู้ส่ง ชมรมต้องให้อำนาจการตัดสินใจที่มากพอแก่ตัวแทน⁴⁵

consideration any special measures necessary in arranging services to handle seasonal variations in cargo volumes.

(2) Conferences and other parties prescribed in this Code as entitled to participate in consultations, including appropriate authorities if they so desire, should keep under review, and should maintain close co-operation regarding, the demand for shipping space, the adequacy and suitability of service, and in particular the possibilities for rationalization and for increasing the efficiency of services. Benefits identified as accruing from rationalization of services shall be fairly reflected in the level of freight rates.

(3) In respect of any port for which conference services are supplied only subject to the availability of a specified minimum of cargo, that minimum shall be specified in the tariff. Shippers should give adequate notice of the availability of such cargo.

⁴⁴ Article 20 Head office of a conference

A conference shall as a rule establish its head office in a country whose trade is served by that conference, unless agreed otherwise by the shipping lines members of that conference.

⁴⁵ Article 21 Representation

Conferences shall establish local representation in all countries served, except that where there are practical reasons to the contrary the representation may be on a

2.5.5 เนื้อหาของข้อตกลงของชมรม ข้อตกลงการเข้าร่วมในการค้า และข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ (Contents of conference agreements, trade participation agreements and loyalty agreements)

เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของการใช้อनुสัญญาฯนี้ अनुสัญญาฯได้กำหนดให้เนื้อหาของข้อตกลงของชมรม ข้อตกลงการเข้าร่วมในการค้าและข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฯนี้⁴⁶

2.6 บทบัญญัติและวิธีการเพื่อการระงับข้อพิพาท (Provisions and machinery for settlement of disputes)

ในส่วนที่ 2 ของอนุสัญญาฉบับนี้เป็นเรื่องของบทบัญญัติและวิธีการเพื่อการระงับข้อพิพาทโดยอนุสัญญาฯได้แนะนำการไกล่เกลี่ยภาคบังคับระหว่างประเทศที่เรียกว่า International Mandatory Conciliation มาใช้กับการระงับข้อพิพาทที่เกี่ยวกับการปรับใช้หรือการปฏิบัติตามบทบัญญัติในอนุสัญญาฯนี้ ซึ่งมีเรื่องที่สำคัญ ๆ หลายประการดังนี้

2.6.1.บทบัญญัติทั่วไป (General Provisions)

ก. คู่กรณีพิพาทที่สามารถเข้าสู่กระบวนการไกล่เกลี่ยระหว่างประเทศตามอนุสัญญาฯนี้ได้แก่

1. ชมรมและสายการบินเรือ

regional basis. The names and addresses of representatives shall be readily available, and these representatives shall ensure that the views of shippers and conferences are made rapidly known to each other with a view to expediting prompt decisions. When a conference considers it suitable, it shall provide for adequate delegation of powers of decision to its representatives.

⁴⁶ Article 22 Contents of conference agreements, trade participation agreements and loyalty arrangements

Conference agreements, trade participation agreements and loyalty arrangements shall conform to the applicable requirements of this Code and may include such other provisions as may be agreed which are not inconsistent with this Code.

2. สมาชิกสายการเดินเรือของชมรม

3. ตัวแทนของชมรมหรือของสมาชิกสายการเดินเรือ และองค์กรผู้ส่ง หรือตัวแทนของผู้ส่งหรือบรรดาผู้ส่ง และ

4. ชมรมตั้งแต่สองชมรมหรือมากกว่านั้น

และเพื่อวัตถุประสงค์ในการระงับข้อพิพาทในอนุสัญญาฯ นี้ คำว่า “คู่กรณี” (Party) หมายถึง คู่กรณีที่แท้จริงที่พิพาทกัน และรวมถึงคู่กรณีใด ๆ ที่เข้าสู่กระบวนการไกล่เกลี่ยในภายหลังในฐานะคู่กรณีฝ่ายที่สาม⁴⁷ ซึ่งคู่กรณีดังกล่าวนี้มีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยตรง หรือในฐานะผู้ให้การสนับสนุนแก่คู่กรณีเดิม⁴⁸

อนุสัญญาฯ ได้กำหนดให้ข้อพิพาททั้งหลายระหว่างสายการเดินเรือที่ชักธงเหมือนกันและข้อพิพาทระหว่างองค์กรของประเทศเดียวกันต้องระงับข้อพิพาทภายในกรอบการดำเนินงานของเขตอำนาจศาลของประเทศนั้น เว้นแต่การกระทำดังกล่าวเป็นการสร้างความยุ่งยากอย่างมากใน

⁴⁷ Article 23 (1) The provisions of this chapter shall apply whenever there is a dispute relating to the application or operation of the provisions of this Code between the following parties:

- (a) a conference and a shipping line;
- (b) the shipping lines members of a conference;
- (c) a conference or a shipping line member thereof and a shippers' organization or representatives of shippers or shippers; and
- (d) two or more conferences.

For the purposes of this chapter the term "party" means the original parties to the dispute as well as third parties which have joined the proceedings in accordance with (a) of Article 34.

⁴⁸ Article 34

Any party, other than an appropriate authority referred to in Article 28, if conciliation has been initiated, may join in the proceedings: *either*

- (a) as a party, in case of a direct economic interest, *or*
 - (b) as a supporting party to one of the original parties, in case of an indirect economic interest,
- unless either of the original parties objects to such joinder.

การทำให้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้บรรลุผล⁴⁹

ก่อนเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาท อนุสัญญาได้กำหนดให้คู่กรณีพิพาทต้องพยายามระงับข้อพิพาทโดยการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นหรือเจรจาโดยตรงด้วยความมุ่งหมายเพื่อค้นหาวิธีการแก้ปัญหาที่น่าพอใจร่วมกันก่อน⁵⁰

ข. ข้อพิพาททั้งหลายต้องเป็นเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) การปฏิเสธไม่รับสายการเดินเรือแห่งชาติเข้าเป็นสมาชิกขมรมซึ่งให้บริการการค้าระหว่างประเทศของประเทศของสายการเดินเรือนั้น
- (2) การปฏิเสธไม่รับสายการเดินเรือของประเทศที่สามเข้าขมรม
- (3) การไล่สมาชิกออกจากขมรม
- (4) การขัดกันระหว่างข้อตกลงของขมรมกับอนุสัญญานี้
- (5) การขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไป
- (6) ค่าใช้จ่ายพิเศษ
- (7) การเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางหรือการกำหนดองค์ประกอบการปรับเปลี่ยนเงินตราตามการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน
- (8) การเข้าร่วมในการค้า และ
- (9) รูปแบบและเงื่อนไขที่เสนอไว้ในข้อตกลงว่าด้วยความซื่อสัตย์⁵¹

⁴⁹ Article 23 (2) Disputes between shipping lines of the same flag, as well as those between organizations belonging to the same country, shall be settled within the framework of the national jurisdiction of that country, unless this creates serious difficulties in the fulfilment of the provisions of this Code.

⁵⁰ Article 23 (3) The parties to a dispute shall first attempt to settle it by an exchange of views or direct negotiations with the intention of finding a mutually satisfactory solution.

⁵¹ Article 23 (4) Disputes between the parties referred to in Article 23(1) relating to:

- (a) refusal of admission of a national shipping line to a conference serving the foreign trade of the country of that shipping line;
- (b) refusal of admission of a third-country shipping line to a conference;
- (c) expulsion from a conference;
- (d) inconsistency of a conference agreement with this Code;

ค. การเริ่มกระบวนการไกล่เกลี่ยและระยะเวลาในการขอให้มีการไกล่เกลี่ย

อนุสัญญาได้กำหนดถึงหลักการที่ว่า การไกล่เกลี่ยเพื่อการระงับข้อพิพาทนั้นตั้งอยู่บนหลักความประสงค์ของความ กล่าวคือกระบวนการไกล่เกลี่ยเริ่มต้นโดยมีคำร้องขอของคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่พิพาทกัน⁵²

สำหรับระยะเวลาในการร้องขอเพื่อการไกล่เกลี่ยข้อพิพาท คำร้องขอต้องกระทำดังนี้

(1) ข้อพิพาททั้งหลายที่เกี่ยวกับการเข้าเป็นสมาชิกของชมรม คำร้องขอต้องกระทำไม่ช้ากว่า 60 วันนับจากวันที่ผู้สมัครได้รับคำตัดสินของชมรมรวมทั้งเหตุผลประกอบ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 1(4) และ 4(3)

(2) ข้อพิพาททั้งหลายที่เกี่ยวกับการขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไป คำร้องขอต้องกระทำไม่ช้ากว่าวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาของคำบอกกล่าวดังที่ได้ระบุไว้ในมาตรา 14(1)

(3) ข้อพิพาททั้งหลายที่เกี่ยวกับการเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษ คำร้องขอต้องกระทำไม่ช้ากว่าวันที่สิ้นสุดระยะเวลาสามสิบวันดังที่ได้ระบุไว้ในมาตรา 16(4) หรือในกรณีที่มีคำบอกกล่าวต้องไม่ช้ากว่า 15 วัน นับจากวันที่การเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษนั้นมีผลใช้บังคับ และ

(4) ข้อพิพาททั้งหลายที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวาง หรือการกำหนดองค์ประกอบการปรับเปลี่ยนเงินตราตามการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน คำร้องขอต้องกระทำไม่ช้ากว่า 5 วันภายหลังจากวันที่สิ้นสุดระยะเวลาดังที่ระบุไว้ในมาตรา 17(3)⁵³

(e) a general freight-rate increase;

(f) surcharges;

(g) changes in freight rates or the imposition of a currency adjustment factor due to exchange rate changes;

(h) participation in trade; and

(i) the form and terms of proposed loyalty arrangements

⁵² Article 24 (1) The conciliation procedure is initiated at the request of one of the parties to the dispute.

⁵³ Article 24 (2) The request shall be made:

(a) in disputes relating to membership of conferences: not later than sixty days from the date of receipt by the applicant of the conference decision, including the reasons therefore, in accordance with Articles 1(4) and 4(3);

(b) in disputes relating to general freight-rate increases: not later than the date of expiry of the period of notice specified in Article 14(1);

การจำกัดเวลาดังกล่าวข้างต้นอาจขยายออกไปได้โดยการตกลงกันของคู่กรณี⁵⁴ ส่วนคำร้องขอเพื่อการไกล่เกลี่ยข้อพิพาททั้งหลายนอกเหนือจากข้างต้นแล้ว อาจมีขึ้นในเวลาใด ๆ ก็ได้⁵⁵

ในการระงับข้อพิพาทนั้น หากคู่กรณีได้ตกลงว่าข้อพิพาททั้งหลายที่เกี่ยวกับการปฏิเสธไม่รับสายการเดินเรือแห่งชาติเข้าเป็นสมาชิกของชมรม การปฏิเสธไม่รับสายการเดินเรือแห่งชาติของประเทศที่สามเข้าชมรม การไล่สมาชิกออกจากชมรม การขัดกันระหว่างข้อตกลงของชมรมกับอนุสัญญาฯ⁵⁶ และการเข้าร่วมในการค้า ข้อพิพาททั้งหลายดังกล่าวต้องใช้กระบวนการระงับข้อพิพาทตามที่คู่กรณีได้ตกลงกัน⁵⁶ และในกรณีที่ข้อพิพาทเกี่ยวกับการขึ้นอัตราค่าระวางโดยทั่วไป ค่าใช้จ่ายพิเศษ และการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าระวางหรือการกำหนดองค์ประกอบการปรับเปลี่ยนเงินตราตามการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน การระงับข้อพิพาทเหล่านี้ต้องใช้กระบวนการตามที่คู่กรณีได้ตกลงกัน เว้นแต่มีกฎหมายภายในของประเทศไม่อนุญาตให้ผู้ส่งมีอิสระในการเลือกดังกล่าว⁵⁷

(c) in disputes relating to surcharges: not later than the date of expiry of the thirty-day period specified in Article 16(4) or, where no notice has been given, not later than fifteen days from the date when the surcharge was put into effect; and

(d) in disputes relating to changes in freight rates or the imposition of a currency adjustment factor due to exchange rate changes: not later than five days after the date of expiry of the period specified in Article 17(3).

⁵⁴Article 24 (5) The time-limits specified in Article 24(2) may be extended by agreement between the parties.

⁵⁵Article 24 (4) Requests for conciliation in disputes other than those referred to in Article 24(2) may be made at any time.

⁵⁶Article 25 (1) Where the parties have agreed that disputes referred to in Article 23(4)(a), (b), (c), (d), (h) and (i) shall be resolved through procedures other than those established in that Article, or agree on procedures to resolve a particular dispute that has arisen between them, such disputes shall, at the request of any of the parties to the dispute, be resolved as provided for in their agreement.

⁵⁷Article 25 (2) The provisions of Article 25(1) apply also to the disputes referred to in Article 23(4)(e), (f) and (g), unless national legislation, rules or regulations prevent shippers from having this freedom of choice.

เมื่อกระบวนการไกล่เกลี่ยได้เริ่มขึ้น กระบวนการไกล่เกลี่ยดังกล่าวนี้ต้องมาก่อนวิธีการเยียวยาใด ๆ ที่อยู่ภายใต้กฎหมายภายในประเทศ หากคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งใช้วิธีการเยียวยาภายใต้กฎหมายภายในของประเทศที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทตามอนุสัญญานี้โดยไม่มีการร้องขอเข้าสู่กระบวนการตามบทนี้ แล้วในกรณีที่มีคำร้องขอของผู้แก้ไขข้อกล่าวหาในกระบวนการไกล่เกลี่ยการเยียวยาตามกฎหมายภายในนั้นต้องหยุดและข้อพิพาทนั้นต้องได้รับการแก้ไขตามกระบวนการในอนุสัญญานี้โดยศาลหรือผู้มีอำนาจอื่นหากใช้วิธีการเยียวยาของประเทศนั้น⁵⁸

เพื่อให้บทบัญญัติเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทในอนุสัญญานี้สามารถปรับใช้ได้มีประสิทธิภาพ รัฐภาคีต้องดำเนินการอย่างเป็นทางการให้ชมรมและองค์กรผู้ส่งสามารถปรับใช้บทบัญญัติในอนุสัญญานี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามความจำเป็น⁵⁹ และหากชมรมหรือองค์กรผู้ส่งได้มีการยอมรับหรือปฏิเสธคำแนะนำของคณะผู้ไกล่เกลี่ย อนุสัญญานี้ให้ถือว่าเป็นการยอมรับหรือการปฏิเสธคำแนะนำโดยสมาชิกทั้งหมด⁶⁰

2.6.2. การไกล่เกลี่ยภาคบังคับระหว่างประเทศ (International mandatory conciliation)

ในการไกล่เกลี่ยภาคบังคับระหว่างประเทศ ในกรณีที่มีการร้องขอ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องของรัฐภาคีต้องเข้าร่วมในกระบวนการไกล่เกลี่ยในการสนับสนุนคู่กรณีที่มีสัญชาติเดียวกันกับรัฐภาคี หรือในการสนับสนุนคู่กรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้นในบริบทของการค้าระหว่าง

⁵⁸ Article 25 (3) Where conciliation proceedings have been initiated, such proceedings shall have precedence over remedies available under national law. If a party seeks remedies under national law in respect of a dispute to which this chapter applies without invoking the procedures provided for in this chapter, then, upon the request of a respondent to those proceedings, they shall be stayed and the dispute shall be referred to the procedures defined in this chapter by the court or other authority where the national remedies are sought.

⁵⁹ Article 26 (1) The Contracting Parties shall confer upon conferences and shippers' organizations such capacity as is necessary for the application of the provisions of this chapter.

⁶⁰ Article 26 (2) Acceptance or rejection by a conference or shippers' organization of a recommendation by conciliators shall be deemed to be acceptance or rejection of such a recommendation by each member thereof.

ประเทศของรัฐภาคีที่เกี่ยวข้อง โดยหน่วยงานของรัฐภาคีอาจเลือกกระทำการในฐานะเป็นผู้สังเกตการณ์ในกระบวนการไกล่เกลี่ย⁶¹

สถานที่ที่ใช้ในการดำเนินกระบวนการไกล่เกลี่ยนั้น ต้องกระทำในสถานที่ที่มีตกลงเป็นเอกฉันท์ของคู่กรณี หรือหากไม่มีการตกลงดังกล่าว ต้องจัดขึ้นในสถานที่ที่กำหนดโดยผู้ไกล่เกลี่ย โดยในการกำหนดสถานที่ของการดำเนินกระบวนการไกล่เกลี่ยนั้น ต้องคำนึงถึงประเทศซึ่งมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับข้อพิพาท ตลอดจนประเทศของสายการเดินเรือที่เกี่ยวข้อง และโดยเฉพาะเมื่อข้อพิพาทนั้นเกี่ยวกับสินค้าต้องคำนึงถึงประเทศซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดของสินค้าด้วย⁶²

ในการเลือกคณะผู้ไกล่เกลี่ยนั้น เห็นได้ว่าในกระบวนการไกล่เกลี่ยนั้นเป็นคดีพิพาทเกี่ยวข้องกับขมรมสายการเดินเรือซึ่งอยู่ในบริบทของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศและเรื่องพิพาทนั้นเกี่ยวโยงกับผลประโยชน์กำไรในทางเศรษฐศาสตร์ ดังนั้นการกำหนดคณะผู้ไกล่เกลี่ยจึงมีความจำเป็นต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ทั้งในสาขากฎหมาย เศรษฐศาสตร์ การขนส่งทางทะเลหรือการค้า และการเงินระหว่างประเทศ นอกจากนั้นยังกำหนดให้ผู้ไกล่เกลี่ยสามารถระงับข้อพิพาทได้อย่างมีอิสระตามหลักความเป็นกลางในการระงับข้อพิพาท⁶³ และในการ

⁶¹ Article 28

In international mandatory conciliation the appropriate authorities of a Contracting Party shall, if they so request, participate in the conciliation proceedings in support of a party being a national of that Contracting Party, or in support of a party having a dispute arising in the context of the foreign trade of that Contracting Party. The appropriate authority may alternatively act as an observer in such conciliation proceedings.

⁶² Article 29

(1) In international mandatory conciliation the proceedings shall be held in the place unanimously agreed to by the parties or, failing such agreement, in the place decided upon by the conciliators.

(2) In determining the place of conciliation proceedings the parties and the conciliators shall take into account, *inter alia* , countries which are closely connected with the dispute, bearing in mind the country of the shipping line concerned and, especially when the dispute is related to cargo, the country where the cargo originates.

⁶³ Article 30 (1) For the purposes of this chapter an International Panel of Conciliators shall be established, consisting of experts of high repute or experience in

ไกล่เกลี่ยนั้น ต้องคำนึงถึงหลักการระงับข้อพิพาทอย่างมีโมติวัจ⁶⁴ ทั้งนี้เพื่อให้ความสัมพันธ์ระหว่างคู่พิพาทยังสามารถดำรงอยู่และสามารถสร้างความสัมพันธ์ในทางการค้ามีต่อไปในอนาคตได้

ในการดำเนินกระบวนการไกล่เกลี่ย จะดำเนินการโดยผู้ไกล่เกลี่ยคนเดียวหรือในจำนวนที่เป็นเลขคู่ตามที่คู่กรณีได้ตกลงกัน แต่หากคู่กรณีไม่สามารถตกลงกันถึงจำนวนผู้ไกล่เกลี่ย กระบวนการไกล่เกลี่ยนั้นต้องดำเนินการโดยผู้ไกล่เกลี่ย 3 คน โดยให้คู่กรณีเลือกผู้ไกล่เกลี่ยฝ่ายละหนึ่งคนและให้ผู้ไกล่เกลี่ยที่ได้รับเลือกสองคนเลือกผู้ไกล่เกลี่ยอีกคนหนึ่ง ซึ่งผู้ไกล่เกลี่ยคนที่สามทำหน้าที่เป็นประธาน⁶⁵

นอกจากนั้น กฎหมายใดที่จะนำมาปรับใช้ในการระงับข้อพิพาทนั้น อนุสัญญาฯได้กำหนดว่าผู้ไกล่เกลี่ยต้องใช้กฎหมายที่คู่กรณีได้ตกลงกันในเวลาที่มีการไกล่เกลี่ย เว้นแต่คู่กรณีไม่สามารถตกลงกันได้ การระงับข้อพิพาทนั้นให้ใช้กฎหมายที่ผู้ไกล่เกลี่ยเห็นว่าเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทมากที่สุด⁶⁶

the fields of law, economics of sea transport, or foreign trade and finance, as determined by the Contracting Parties selecting them, who shall serve in an independent capacity.

⁶⁴Article 31(1) The purpose of conciliation is to reach an amicable settlement of the dispute through recommendations formulated by independent conciliators.

⁶⁵ Article 32

(1) The conciliation proceedings shall be conducted either by one conciliator or by an uneven number of conciliators agreed upon or designated by the parties.

(2) Where the parties cannot agree on the number or the appointment of the conciliators as provided in Article 32(1), the conciliation proceedings shall be conducted by three conciliators, one appointed by each party in the statement(s) of claim and reply respectively, and the third by the two conciliators thus appointed, who shall act as chairman.

⁶⁶ Article 35 (2) When the Code is silent upon any point, the conciliators shall apply the law which the parties agree at the time the conciliation proceedings commence or thereafter, but not later than the time of submission of evidence to the

ภายหลังจากผู้ไกล่เกลี่ยได้รับข้อพิพาทเสร็จสิ้นโดยการทำความแนะนำ ในอนุสัญญาได้กำหนดไว้เป็นมาตรฐานว่าการทำความแนะนำของผู้ไกล่เกลี่ยนั้นต้องมีเหตุผลประกอบ⁶⁷ และคำแนะนำจะมีผลผูกพันคู่กรณีต่อเมื่อคู่กรณียอมรับคำแนะนำเว้นแต่จะมีการตกลงกันไว้ก่อน หรือระหว่าง หรือหลังกระบวนการไกล่เกลี่ยว่าให้มีผลผูกพัน และคำแนะนำนั้นจะผูกพันเฉพาะกรณีเท่านั้น การยอมรับคำแนะนำจะต้องแจ้งให้ผู้ไกล่เกลี่ยทราบภายในกำหนดเวลา 30 วันนับแต่ได้รับแจ้งคำแนะนำนั้น มิเช่นนั้นให้ถือคู่กรณีไม่ยอมรับคำแนะนำดังกล่าว และเช่นเดียวกันหากคู่กรณีฝ่ายใดไม่ยอมรับคำแนะนำต้องแจ้งแก่ผู้ไกล่เกลี่ยและคู่กรณีอื่นทราบภายใน 30 วันนับจากวันที่ได้รับแจ้งคำแนะนำพร้อมแจ้งเหตุที่ไม่ยอมรับคำแนะนำอย่างละเอียดและเป็นลายลักษณ์อักษร⁶⁸ และเมื่อคู่กรณีได้ยอมรับคำแนะนำของผู้ไกล่เกลี่ยแล้ว อนุสัญญาได้กำหนดให้รัฐภาคีต้องยอมรับคำแนะนำนั้นและบังคับให้คู่กรณีของตนปฏิบัติตามด้วย เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้ซึ่งรัฐภาคีไม่จำเป็นต้องยอมรับหรือบังคับให้ปฏิบัติตามซึ่งคำแนะนำของผู้ไกล่เกลี่ย

1. ภายใต้อกฎหมายที่บังคับใช้ คู่สัญญาฝ่ายใดซึ่งยอมรับคำแนะนำตกอยู่ภายใต้อกฎหมาย

conciliators. Failing such agreement, the law which in the opinion of the conciliators is most closely connected with the dispute shall be applicable.

⁶⁷ Article 36

The recommendations of the conciliators shall include reasons.

⁶⁸ Article 37

(1) Unless the parties have agreed before, during or after the conciliation procedure that the recommendation of the conciliators shall be binding, the recommendation shall become binding by acceptance by the parties. A recommendation which has been accepted by some parties to a dispute shall be binding as between those parties only.

(2) Acceptance of the recommendation must be communicated by the parties to the conciliators, at an address specified by them, not later than thirty days after receipt of the notification of the recommendation; otherwise, it shall be considered that the recommendation has not been accepted.

(3) Any party which does not accept the recommendation shall notify the conciliators and the other parties, within thirty days following the period specified in Article 37(2) of its grounds for rejection of the recommendation, comprehensively and in writing.

ว่าด้วยการไร้ความสามารถ ณ เวลาที่มีการยอมรับ

2. การขอลดหรือการขู่เชิญให้คำแนะนำ
3. คำแนะนำนั้นขัดแย้งกับความสงบเรียบร้อยในประเทศที่มีการบังคับ หรือ
4. องค์คณะของผู้ไกล่เกลี่ยหรือกระบวนการไกล่เกลี่ยไม่เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญา⁶⁹

นอกจากนี้เพื่อความเป็นธรรมสำหรับคู่กรณีทุกฝ่ายในเรื่องค่าธรรมเนียมหรือค่าปฎิการของผู้ไกล่เกลี่ย อนุสัญญากำหนดให้คู่กรณีทุกฝ่ายต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในกระบวนการไกล่เกลี่ยอย่างเท่าเทียมกัน⁷⁰ และกำหนดให้กฎเกณฑ์ในกระบวนการไกล่เกลี่ยในภาคผนวกตาม

⁶⁹ Article 39

(1) Each Contracting Party shall recognize a recommendation as binding between the parties which have accepted it and shall, subject to the provisions of Article 39(2) and (3), enforce, at the request of any such party, all obligations imposed by the recommendation as if it were a final judgment of a court of that Contracting Party.

(2) A recommendation shall not be recognized and enforced at the request of a party referred to in Article 39(1) only if the court or other competent authority of the country where recognition and enforcement is sought is satisfied that:

(a) any party which accepted the recommendation was, under the law applicable to it, under some legal incapacity at the time of acceptance;

(b) fraud or coercion has been used in the making of the recommendation;

(c) the recommendation is contrary to public policy (ordre public) in the country of enforcement; or

(d) the composition of the conciliators, or the conciliation procedure, was not in accordance with the provisions of this Code.

⁷⁰ Article 43

(1) (a) The costs of the conciliators and all costs of the administration of the conciliation proceedings shall be borne equally by the parties to the proceedings, unless they agree otherwise.

(b) When the conciliation proceedings have been initiated, the conciliators shall be entitled to require an advance or security for the costs referred to in Article 43(1)(a).

อนุสัญญานี้เป็นกฎหมายแม่แบบเพื่อเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้การระงับข้อพิพาทนั้นสำเร็จลงได้โดยความรวดเร็วประหยัดและเป็นธรรม⁷¹

2.6.3.กลไกในการทำงานของสถาบัน (Institutional machinery)

อนุสัญญาได้กำหนดว่า 6 เดือนก่อนการบังคับใช้อนุสัญญานี้ เลขานุการใหญ่แห่งสหประชาชาติต้องแต่งตั้งนายทะเบียน ภายใต้ความเห็นชอบของสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ และโดยการพิจารณาถึงความคิดเห็นที่เสนอโดยรัฐภาคี โดยอาจมีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่เพิ่มเติมเพื่อช่วยเหลือนายทะเบียนในการทำหน้าที่ต่าง ๆ การให้บริการดำเนินการต่าง ๆ สำหรับ

(2) Each party shall bear all expenses it incurs in connexion with the proceedings, unless the parties agree otherwise.

(3) Notwithstanding the provisions of Article 43(1) and (2), the conciliators may, having decided unanimously that a party has brought a claim vexatiously or frivolously, assess against that party any or all of the costs of other parties to the proceedings. Such decision shall be final and binding on all the parties.

⁷¹ Article 44

(1) Failure of a party to appear or to present its case at any stage of the proceedings shall not be deemed an admission of the other party's assertions. In that event, the other party may, at its choice, request the conciliators to close the proceedings or to deal with the questions presented to them and submit a recommendation in accordance with the provisions for making recommendations set out in this Code.

(2) Before closing the proceedings, the conciliators shall grant the party failing to appear or to present its case a period of grace, not exceeding ten days, unless they are satisfied that the party does not intend to appear or to present its case.

(3) Failure to observe procedural time-limits laid down in this Code or determined by the conciliators, in particular time-limits relating to the submission of statements or information, shall be considered a failure to appear in the proceedings.

(4) Where the proceedings have been closed owing to one party's failure to appear or to present its case, the conciliators shall draw up a report noting that party's failure

นายทะเบียนและเจ้าหน้าที่นั้นต้องได้รับการมอบหมายจากสำนักงานสหประชาชาติที่กรุงเจนีวา

นายทะเบียนต้องปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายโดยการปรึกษาหารือกับรัฐภาคีตามความเหมาะสม ดังนี้

- (1) รักษาไว้ซึ่งรายชื่อของคณะผู้ไกล่เกลี่ยระหว่างประเทศ และแจ้งต่อรัฐภาคีอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับองค์ประกอบของคณะผู้ไกล่เกลี่ย
- (2) จัดเตรียมรายชื่อและที่อยู่ของผู้ไกล่เกลี่ยให้แก่คู่กรณีที่เกี่ยวข้องที่ได้ร้องขอ
- (3) รับและรักษาไว้ซึ่งสำเนาคำร้องสำหรับการไกล่เกลี่ย คำตอบ คำแนะนำ คำยอมรับ หรือคำบอกปิดรวมถึงเหตุผลแห่งการนั้น
- (4) จัดให้ซึ่งคำร้องขอและค่าใช้จ่าย สำเนาคำแนะนำ และเหตุผลสำหรับการบอกปิดแก่องค์การผู้ส่ง ขมรม และรัฐบาล
- (5) ทำให้มีข้อมูลที่ไม่มีลักษณะเป็นเรื่องลับเฉพาะเมื่อคดีการไกล่เกลี่ยเสร็จสิ้นลง โดยปราศจากการอ้างถึงคู่กรณีที่เกี่ยวข้อง เพื่อวัตถุประสงค์ของการเตรียมข้อเท็จจริงแก่การทบทวนอนุสัญญาฯ และ
- (6) หน้าที่อื่น ๆ ของนายทะเบียนตามที่อนุสัญญาฯ ได้บัญญัติไว้⁷²

⁷² Article 46

(1) Six months before the entry into force of the present Convention, the Secretary-General of the United Nations shall, subject to the approval of the General Assembly of the United Nations, and taking into account the views expressed by the Contracting Parties, appoint a Registrar, who may be assisted by such additional staff as may be necessary for the performance of the functions listed in Article 46(2). Administrative services for the Registrar and his assistants shall be provided by the United Nations Office at Geneva.

(2) The Registrar shall perform the following functions in consultation with the Contracting Parties as appropriate:

- (a) maintain the list of conciliators of the International Panel of Conciliators and regularly inform the Contracting Parties of the composition of the Panel;
- (b) provide the names and addresses of the conciliators to the parties concerned on request;
- (c) receive and maintain copies of requests for conciliation, replies, recommendations, acceptances, or rejections, including reasons therefor;

2.7 บทสุดท้าย (Final clause)

เพื่อการปฏิบัติตามอนุสัญญานี้ อนุสัญญาได้กำหนดให้รัฐภาคีแต่ละรัฐต้องดำเนินการออกกฎหมาย หรือมาตรการอื่นตามความจำเป็นเพื่ออนุวัติอนุสัญญานี้ และรัฐภาคีแต่ละรัฐต้องส่งเนื้อหาเกี่ยวกับกฎหมายหรือมาตรการอื่น ๆ ซึ่งได้มีการจัดทำขึ้นเพื่อการอนุวัติอนุสัญญานี้ ต่อเลขาธิการใหญ่แห่งสหประชาชาติ⁷³ ซึ่งองค์การที่ดูแลอนุสัญญานี้ได้แก่การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา หรือ UNCTAD ดังนั้นจึงต้องส่งแก่เลขาธิการการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา

อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้ 6 เดือนหลังจากวันที่มีรัฐไม่น้อยกว่า 24 รัฐเข้าเป็นภาคี โดยมีระวางน้ำหนักเรือรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของระวางน้ำหนักเรือโดยรวมของโลก⁷⁴

(d) furnish on request, and at their cost, copies of recommendations and reasons for rejection to the shippers' organisations, conferences and governments, subject to the provisions of Article 40;

(e) make available information of a non-confidential nature on completed conciliation cases, and without attribution to the parties concerned, for the purposes of preparation of material for the Review Conference referred to in Article 52; and

(f) such other functions prescribed for the Registrar in Articles 26(1)(c) and 30(2) and (3).

⁷³ Article 47 Implementation

(1) Each Contracting Party shall take such legislative or other measures as may be necessary to implement the present Convention.

(2) Each Contracting Party shall communicate to the Secretary-General of the United Nations, who shall be the depositary, the text of the legislative or other measures which it has taken in order to implement the present Convention.

⁷⁴ Article 49 Entry into force

(1) The present Convention shall enter into force six months after the date on which not less than twenty-four States, the combined tonnage of which amounts to at least twenty-five per cent of world tonnage, have become Contracting Parties to it in accordance with Article 48. For the purpose of the present Article the tonnage shall be deemed to be that contained in *Lloyd's Register of Shipping* , *Statistical Tables 1973* ,

โดยอนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม ค.ศ. 1983 โดยมีประเทศที่เข้าเป็นภาคีในขณะนั้นทั้งหมด 80 ประเทศ⁷⁵

table 2 "World Fleets - Analysis by Principal Types", in respect of general cargo (including passenger/cargo) ships and container (fully cellular) ships, exclusive of the United States reserve fleet and the American and Canadian Great Lakes Fleets

⁷⁵ รายนามประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ดูที่ ภาคผนวก ข