



บทที่ 2

สัญญาเช่าเรือ กับ ดีเมอร์เรจ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาจกระทำได้หลายทาง เช่น ทางอากาศ ทางทะเล และทางบก ซึ่งการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในแต่ละทางนั้น มีความแตกต่างกันในด้านค่าใช้จ่าย ระยะเวลา และปริมาณสินค้า เช่น การขนส่งสินค้าทางอากาศอาจจะรวดเร็วแต่สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย และมักจะถูกจำกัดในเรื่องชนิดหรือประเภทของสินค้า ตรงกันข้ามกับการขนส่งทางทะเลที่สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายและไม่ถูกจำกัดในเรื่องชนิดหรือประเภทของสินค้า แต่การขนส่งมักใช้ระยะเวลาเดินทางนาน ส่วนทางบกมักไม่ค่อยนิยมกัน เนื่องจากมีอุปสรรคในด้านการคมนาคม อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยทางทะเล ก็เป็นที่นิยมและนับว่ามีบทบาทมากที่สุด ด้วยเหตุที่มีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการขนส่งโดยทางอื่น และสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ นั้นเอง แต่การขนส่งสินค้าทางทะเลนี้ ก็ยังมีความเสี่ยงภัยในทะเลอยู่มาก เนื่องจากอาจประสบกับภัยทางทะเล เช่น พายุ และคลื่นลมต่าง ๆ การขนส่งทางทะเลในสมัยก่อน เจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าจะร่วมเดินทางไปด้วยกัน เมื่อถึงท่าเรือปลายทางก็นำสินค้าออกขายแล้วนำผลกำไรที่ได้มาแบ่งปันกัน ต่อมาได้มีการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลไปเป็นการรับจ้างขนส่งสินค้า โดยได้รับค่าตอบแทนตามจำนวนที่กำหนดไว้แน่นอนก่อนการเดินทาง

สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นสามารถแบ่งตามลักษณะของความต้องการของคู่สัญญาออกเป็น 2 ลักษณะ¹ คือ สัญญาที่ต้องการใช้เรือทั้งลำ กับสัญญาขนส่งสินค้าที่มีหลายเจ้าของ การทำสัญญาเช่าเรือ (Charterparty) ก็เพื่อต้องการใช้เรือทั้งลำ โดยผู้ส่งที่มีปริมาณสินค้ามาก สำหรับผู้ส่งที่มีปริมาณสินค้าน้อยก็จะทำสัญญาขนส่งที่มีบิลออฟเลดิง (Bill of Lading) เป็นหลักฐานของสัญญาการขนส่ง ซึ่งในเรือที่ขนส่งจะมีสินค้าของผู้ส่งสินค้าหลายราย

¹ Paul Todd, Contracts for the Carriage of Goods by Sea, (Great Britain : BSP Professional Book, 1988), p. 1.

การเช่าเรือทั้งลำขนส่งสินค้าปกติจะทำในรูปแบบของสัญญาเช่าเรือ ซึ่งผู้เช่าเรืออาจจะมีเจตนาเพื่อบรรทุกสินค้าของตนเองหรืออาจจะให้เช่าต่อก็ได้ (Subcharter) ฉะนั้น จึงขออธิบายความหมายประเภท และเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือที่สำคัญดังนี้

สัญญาเช่าเรือ (Charterparty) คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่า ผู้ให้เช่าเรือ ซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือ บุคคลที่เช่าเรือมาและนำมาให้เช่าต่อ (Disponent Owner) ² ตกลงให้บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่า ผู้เช่าเรือ (Charterer) ได้ใช้หรือได้รับประโยชน์จากเรือทั้งลำหรือบางส่วน โดยมีกำหนดระยะเวลาหรือเช่าเป็นรายเที่ยว เพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเล และผู้เช่าตกลงจะให้ค่าเช่า (Hire) หรือ ค่าระวาง (Freight) เพื่อการ
นี้ ³

สัญญาเช่าเรืออาจแบ่งได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ สัญญาเช่าเรือเปลือยเปล่า (Demise Charterparty or Bareboat Charterparty) สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา (Time Charterparty) สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charterparty) ซึ่งในสัญญาเช่าเรือประเภทดังกล่าวนี้ แม้จะเป็นประเภทเดียวกันก็อาจมีรายละเอียดของสัญญาที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ เป็นไปตามความตกลงของคู่สัญญา และชนิดของสินค้าที่ขนส่งแต่โดยทั่วไปแล้วสัญญาเช่าเรือมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1. ชื่อเรือ (Vessel's name) และสัญชาติของเรือ (flag)
2. ประเภทหรือชนิดของเรือ ขนาดเรือ (Tonnage) และความสามารถในการบรรทุกสินค้า (Cargo Capacity/Carrying Capacity)
3. ชื่อเจ้าของเรือ (Shipowner) และชื่อผู้เช่าเรือ (Charterer)
4. ค่าระวาง (Freight)

² Ibid., p. 11.

³ Eric Sullivan F.I.C.S. The Maritime Encyclopaedic Dictionary, (Malta : Gulf Publishing Ltd., 1980) p. 75.

5. วันที่คาดว่าเรือจะเดินทางมาถึงท่าเรือต้นทางเพื่อทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Expected time of arrival หรือใช้คำย่อว่า E.T.A.)
6. กำหนดเวลาที่ผู้เช่าเรือสามารถบอกเลิกสัญญาหากเรือยังไม่มาถึงท่าเรือต้นทาง (Cancelling Date)
7. อายุของเรือ (ปีที่สร้างเรือ) หรือระดับชั้นของเรือ (Class)

2.1 ประเภทของสัญญาเช่าเรือ

สัญญาเช่าเรืออาจแบ่งเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 3 ประเภท ดังนี้

2.1.1 สัญญาเช่าเรือเปลือยเปล่า (Demise Charterparty or Bareboat Charterparty) เป็นการทำบุคคลหนึ่งทำสัญญาเช่าเรือชั่วคราวระยะเวลาใดเวลาหนึ่งซึ่งปกติมักกระทำเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน โดยเจ้าของเรือเป็นผู้จัดหาเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ แต่เจ้าของเรือไม่จำเป็นต้องจัดหาบุคลากรประจำเรือหรืออุปกรณ์การเดินเรือให้แต่อย่างใด ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้จัดหาบุคลากรประจำเรือเอง และจะต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำของบุคลากรประจำเรือนั้น ตลอดจนมีความรับผิดชอบอื่นเหมือนหนึ่งว่าผู้เช่าเรือเป็นเจ้าของเรือ (Disponent Owner)⁴ ตลอดระยะเวลาการเช่า ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ควบคุมและมีอำนาจสั่งการทุกอย่างทั้งในด้านการเดินเรือและในเชิงพาณิชย์ (Nautical and Commercial Operation) และอาจจะเปลี่ยนชื่อเรือและเครื่องหมายประจำเรือให้เป็นไปตามความต้องการของตนได้ด้วย และด้วยเหตุที่ผู้เช่าเรือมีอำนาจควบคุมสั่งการทุกอย่างในเรือ การลงลายมือชื่อของนายเรือในบิลออฟเลดิง (Bill of Lading) จึงถือเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของผู้เช่าเรือ มิใช่ตัวแทนของเจ้าของเรือ ซึ่งอันนี้จะตรงข้ามกับสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา (Time Charterparty)⁵

⁴ ชินวัฒน์ ชินแสงอร่าม, "สัญญาเช่าเรือ", จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี 1 (เมษายน 2532) : 3.

⁵ Paul Tood, Contracts for the Carriage of Good by Sea, p. 23.

ผู้เช่าเรือยังจะต้องรับผิดชอบต่อปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการเดินเรือและจะต้องจัดหาประกันภัยที่เหมาะสมด้วย เพื่อคุ้มครองความสูญหายหรือบุบสลายที่อาจเกิดขึ้นแก่เรือ และคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม

ค่าตอบแทนสำหรับการเช่าเรือประเภทนี้จะกำหนดเป็นค่าเช่า (hire) คิดคำนวณตามระยะเวลาการเช่า นอกจากนี้สัญญาเช่าเรือเปลือยเปล่าอาจจะจำกัดอาณาเขตการใช้เรือ (Trading limit) เพื่อช่วยไม่ให้เรือเสี่ยงภัยมากเกินไป เช่น การห้ามผู้เช่าเรือใช้เรือในน่านน้ำที่มีสงครามหรือในท้องทะเลแถบขั้วโลกที่เป็นน้ำแข็ง

กล่าวโดยสรุป หน้าที่ของเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือมีดังนี้

หน้าที่ของเจ้าของเรือ

- 1) จัดทำให้เรือให้อยู่ในสภาพสามารถเดินทะเลได้ (Seaworthiness) ก่อนออกเดินทาง
- 2) ส่งมอบเรือให้ผู้เช่าเรือในวันและสถานที่ที่กำหนด
- 3) รับรองว่าเรืออยู่ในสภาพที่ดีตามที่ตกลงไว้

หน้าที่ของผู้เช่าเรือ

- 1) จ่ายค่าเช่าเรือ (hire)
- 2) เมื่อครบระยะเวลาเช่า ส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือในสภาพที่ดี เว้นแต่การสึกหรอตามปกติ และส่งมอบอุปกรณ์และเครื่องมือประจำเรือในจำนวนและคุณภาพตามที่ได้รับมอบมาให้กับเจ้าของเรือ
- 3) ซ่อมแซมบำรุงรักษาเรือ
- 4) ออกค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการเดินเรือ
- 5) รับผิดชอบต่อการกระทำของคนประจำเรือ
- 6) เอาประกันภัยเรือ

2.1.2 สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา (Time Charterparty) สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา ได้แก่สัญญาซึ่งเจ้าของเรือตกลงให้ผู้เช่าเรือใช้ประโยชน์จากเรือที่เช่าในการขนส่งสินค้าภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยเจ้าของเรือเป็นผู้จัดหาเรือและบริการทางด้านลูกเรือ บุคลากร พร้อมอุปกรณ์การเดินเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ นอกจากนี้ยังต้องรับผิดชอบในการบำรุงรักษาเรือ จ่ายค่าจ้างจัดหาอาหารและน้ำดื่มให้แก่ลูกเรือ รวมทั้งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือ (Nautical Operation) ดังนั้น เจ้าของเรือจึงต้องจัดหาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความรับผิดชอบของตน ส่วนผู้เช่าเรือเป็นผู้จัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติการในเชิงพาณิชย์ (Commercial Operation) ของเรือทั้งหมด เช่น สั่งให้นายเรือเดินเรือไปยังเมืองท่าที่ตนต้องการ สั่งให้จอดเรือ ณ เมืองท่าแห่งใดแห่งหนึ่งหรือสั่งให้บรรทุกขนถ่ายสินค้า ทั้งนี้ทราบเท่าที่การสั่งการดังกล่าวไม่ก้าวล่วงไปถึงการสั่งการด้านการเดินเรือ (Nautical Operation) และไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของเรือ สัญญาประเภทนี้นายเรือมีฐานะเป็นลูกจ้างและตัวแทนของเจ้าของเรือ นายเรือสามารถคัดค้านและไม่ปฏิบัติตามคำสั่งการของผู้เช่าเรือที่มีขอบได้ เช่น ผู้เช่าเรือสั่งนายเรือให้ออกเดินเรือในขณะที่มีพายุ หรือให้ทำการขนส่งสินค้าที่อาจเป็นอันตรายต่อเรือ นอกจากนี้ผู้เช่าเรือจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการดังกล่าว รับผิดชอบต่อค่าเชื้อเพลิง (bunker fuel) ค่าธรรมเนียมท่าเรือ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดการสินค้า (Port Charges and Cargo-handling expenses) ค่าพนักงานนำร่อง ค่าจ้างผู้ขนถ่ายสินค้า ล่วงเวลา บุคลากรประจำเรือ ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะนำเรือไปขนส่งสินค้าเส้นทางใด ๆ ก็ได้ตามความต้องการของตนแต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือในเรื่องอาณาเขตการใช้เรือ (Trading Limit) หากมีความล่าช้าเกิดขึ้น (Delay) ผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบเอง ทั้งนี้เพราะค่าเช่าที่เจ้าของเรือได้คำนวณไว้เดิมนั้น ก็เพื่อนำไปจ่ายเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของเรือและลูกเรือ ซึ่งคิดตามระยะเวลาที่เช่า ฉะนั้นเมื่อมีความล่าช้าเกิดขึ้น ผู้เช่าเรือจึงต้องรับภาระในส่วนนี้เอง^๑

^๑ Ibid., p. 15.

โดยปกติแล้วสาระสำคัญของสัญญาเช่าเรือประเภทนี้คือเรื่องขนาดของเรือ ความเร็ว และอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเรือ บางครั้งเกิดมีข้อพิพาทกันขึ้นระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ เช่น คดี The Al Biba (1987)⁷ เจ้าของเรือ Arab Maritime Petroleum Co. ให้เช่าเรือบรรทุกน้ำมันภายใต้สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา (Time Charterparty) แก่ผู้เช่าเรือ Luxor Trading Corporation of Panama และ Geogas Enterprise S.A. ตามลำดับ ในสัญญาเช่าเรือกำหนดรายละเอียดของเรือเกี่ยวกับความเร็วเฉลี่ยโดยใช้คำว่า "ประมาณ" (about) ในสภาพการทำงานปกติและสภาพภูมิอากาศที่ดีโดยบอกอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง "เฉลี่ย" ไว้ด้วย รวมทั้งเอกสารท้ายสัญญายังได้ระบุข้อมูลรายละเอียดของเรือและเชื้อเพลิงโดยให้ถือเป็นคำรับรอง (Representation) ของเจ้าของเรือ ข้อเท็จจริงเป็นที่ยอมรับของคู่กรณีทั้งสองฝ่ายว่า เหตุที่เรือมีอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงสูงกว่าที่กำหนดเป็นเพราะมีสิ่งปฏิกูลอยู่ใต้ท้องเรือ เมื่อมีการทำความสะอาดใต้ท้องเรืออัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงก็อยู่ในเกณฑ์กำหนด แสดงถึงการขาดความระมัดระวังของเจ้าของเรือในการดูแลรักษา ผู้เช่าเรือจึงเรียกร้องค่าเสียหาย ศาลอุทธรณ์พิจารณาว่า การกำหนดจำนวนค่าเสียหายจะต้องพิจารณาหาความหมายของคำว่า "ประมาณ" โดยคำนึงถึงจำนวนเพื่อขาดเพื่อเกิน โดยอาศัยข้อเท็จจริงในรูปร่างขนาดและส่วนประกอบอื่นของเรือ ส่วนอัตราเฉลี่ยหมายถึงอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเรือในสภาพการใช้งานและสภาพภูมิอากาศทั่วไป

ด้วยเหตุที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้วว่า กรณีเกิดความล่าช้าแก่เรือ ผู้เช่าเรือเป็นผู้รับผิดชอบ ประกอบกับสัญญาเช่าเรือประเภทนี้ได้คำนวณค่าเช่าจากระยะเวลาที่เช่าจะนั้น จึงไม่จำเป็นจะต้องมีเงื่อนไขเกี่ยวกับ Laytime Clause หรือ Demurrage Clause ไว้ในสัญญาเพราะเงื่อนไขทั้งสองนี้เป็นเรื่องการปกป้องผลประโยชน์ของเจ้าของเรือในกรณีที่มีความล่าช้าจากการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า สำหรับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charterparty) ซึ่งเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในด้านเชิงพาณิชย์ของเรือเอง (Commercial Operation)

⁷ ชัยนดิ ไกรกาญจน์, ชินวัฒน์ ชินแสงอร่าม, "คำพิพากษา", จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี 1 (สิงหาคม 2532) : 8-9.

ในสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาจะมีเงื่อนไขการยินยอมให้หักเวลาออกจากระยะเวลาที่คิดค่าเช่า (off-hire clause) สำหรับกรณีที่เรือไม่สามารถใช้งานได้ในระหว่างเวลาเช่า^๘ เช่น เรือต้องเข้าซ่อมแซมในระหว่างเวลาเช่าหรือเรือถึงเกณฑ์กำหนดต้องเข้าตรวจชั้นของเรือ เป็นต้น

สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาอาจทำสัญญาในอีกลักษณะหนึ่งได้โดยทำเป็น สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาที่เรียกว่า "The Time Charter Trip" แต่มีเจตนาที่จะใช้เพื่อการเดินเรือเพียงเที่ยวเดียว แต่ไม่ได้มีความหมายเหมือนกับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charterparty) เพราะสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลานั้น ความเสี่ยงในความล่าช้าของเรือจะตกอยู่ที่ผู้เช่าเรือ ดังที่กล่าวไว้ถึงความแตกต่างของสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา กับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวเอาไว้แต่ต้นแล้ว ตัวอย่างเช่น คดี The Engenia (1964)^๙ ใช้สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาตามแบบของ The Baltimore Standard Form (ซึ่งจัดทำขึ้นโดย The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)) เพื่อการเดินเรือเพียงเที่ยวเดียวไปยัง "India via The Black Sea" ด้วยเหตุที่สัญญาเช่าเรือประเภทนี้เป็นสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาจะนั้นเมื่อเรือถูกกักอยู่ในคลองสุเอซ (The Suez Canal) ผู้เช่าเรือจึงมีการะในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในความล่าช้าที่เกิดขึ้น ซึ่งผู้เช่าเรือโต้แย้งว่าสัญญาเช่าเรือได้ปกปิดความจริงซึ่งควรบอกให้แจ้งว่าเป็นการเช่าเรือกำหนดระยะเวลาไม่ใช่เป็นการเช่าเรือรายเที่ยว จะให้ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบความล่าช้านี้ แต่ศาลอุทธรณ์ไม่เห็นด้วยกับข้อโต้แย้งนี้

โดยสรุป ถ้าเลือกทำสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวจะเป็นการสะดวกแก่ผู้เช่าเรือ เนื่องจากผู้เช่าเรือจะสามารถคำนวณค่าใช้จ่ายได้ง่าย คือ จะมีค่าระวางเป็นจำนวนที่แน่นอน ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในการเดินเรือตกเป็นภาระของเจ้าของเรือ และหากเรือเกิดความ

^๘ Paul Todd, Contracts for the Carriage of Good by Sea, P. 15.

^๙ Ibid., p. 17.

ล่าช้าในระหว่างการเดินทาง เจ้าของเรือก็จะเกิดภาระและค่าใช้จ่ายเพิ่ม ซึ่งเขาจะต้องรับภาระส่วนนี้เอง แต่ถ้าเลือกทำสัญญาเช่าเรือ trip time form ซึ่งเป็นสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาอย่างหนึ่งจะเกิดความสะดวกแก่เจ้าของเรือ เนื่องจากผู้เช่าเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัยในความล่าช้าของเรือทั้งหมด

อนึ่ง เงื่อนไขต่าง ๆ ในสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา กับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว มีเงื่อนไขที่เหมือนกันอยู่หลายประการ เช่น เงื่อนไขเกี่ยวกับสิทธิยึดหน่วงสินค้าของเจ้าของเรือ (Shipowner's Lien on Cargo) เงื่อนไขสิทธิในการให้เช่าช่วงเรือของผู้เช่าเรือ (Sub-Letting Clause) เงื่อนไขค่าระวางที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง (Bill of Lading Freight) เงื่อนไขอนุญาโตตุลาการ (Arbitration Clause) เงื่อนไขการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Clause) และเงื่อนไขเกี่ยวกับนายหน้า (Brokerage Commission Clause) อย่างไรก็ตามแม้สัญญาเช่าเรือทั้งสองประเภทจะมีเงื่อนไขคล้ายกันหลายประการ แต่ก็ไม่ได้ทำให้เกิดความสับสนหรือเข้าใจไขว้เขวว่าเป็นสัญญาประเภทเดียวกัน เพราะมีสาระสำคัญและเงื่อนไขที่แตกต่างกันดังที่ได้กล่าวข้างต้น ซึ่งทำให้แยกประเภทสัญญาเช่าเรือของทั้งสองประเภทต่างหากจากกัน

เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา มีสาระสำคัญบางประการ ดังนี้

1. เงื่อนไขเกี่ยวกับเรือ

ก. คุณลักษณะของเรือ (Vessel Characteristics) ได้แก่ ชื่อเรือ สัญชาติของเรือ ขนาด ความสามารถ ในการบรรทุกของเรือ ความเร็ว การสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเรือ เป็นต้น

ข. ความสามารถในการบรรทุกสินค้า (Cargo Capacity) ของเรือโดยทั่วไปคิดตาม Deadweight Tonnage (1 ตันเท่ากับ 1,016 กิโลกรัม) นอกจากนี้จะคิดเป็นน้ำหนักแล้ว ยังต้องคำนึงถึงความจุเป็นลูกบาศก์ฟุต หรือลูกบาศก์เมตรด้วย

เนื่องจากในสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาที่ ผู้เช่าเรือต้องการ รายละเอียดเกี่ยวกับเรือที่ตนจะนำไปใช้ เจ้าของเรือไม่จำเป็นต้องทราบว่าผู้เช่าเรือจะนำเรือไปบรรทุกสินค้าอะไร จะเห็นในสัญญาเช่าเรือประเภทนี้ จึงไม่จำเป็นที่จะต้องมีเงื่อนไขเกี่ยวกับสินค้า แต่สินค้าที่จะนำมาบรรทุกหรือขนถ่ายนั้น จะต้องเป็นสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย (lawful cargo) และจะต้องไม่ใช่สินค้าอันตราย (dangerous cargo) เพราะถ้าเป็นสินค้าอันตรายแล้วเจ้าของเรือจะต้องเสียเบี้ยประกันภัย (premium) ในการทำประกันภัย (Insurance) เพิ่มขึ้น

2. เงื่อนไขเกี่ยวกับท่าเรือ

เงื่อนไขเกี่ยวกับท่าเรือจะต้องเป็นท่าเรือที่ปลอดภัย ("safe port" clause) ซึ่งมักจะระบุในสัญญาเช่าเรือ โดยใช้คำว่า "Always Safely afloat" หมายถึง เรือจะต้องลอยลำได้อย่างปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เรือเข้าไปยังท่าเทียบเรือที่ไม่สามารถทำการบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้าที่ทำให้ท้องเรือแตะกับท้องทะเล หรือเข้าไปยังที่น้ำลต ซึ่งเรียกเงื่อนไขว่า "Always Safely afloat Clause"¹⁰ กล่าวคือ เจ้าของเรือไม่ต้องการให้เรือของตนเดินทางเข้าไปยังท่าเรือที่ไม่ปลอดภัย เช่น เสี่ยงต่อการเกยตื้นหรือเสี่ยงต่อกับสงคราม ซึ่งถ้าหากมีการประกาศเขตสงครามขึ้นว่าเขตใดเป็นเขตสงคราม เช่น บริเวณแม่น้ำอ่าวดีในประเทศอินเดียกับปากีสถานเคยถือว่าเป็นเขตสงคราม (แม้ในสภาพปัจจุบันสงครามจะยุติแล้วแต่ก็ยังถือว่าเป็นเขตสงครามอยู่เนื่องจากการยังไม่มีการประกาศยกเลิก) ถ้ามีการนำเรือเข้าไปในท่าที่อยู่ในเขตสงครามเจ้าของเรือจะต้องเสียเบี้ยประกันเพิ่ม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าสงครามจะมีความรุนแรงมากน้อยเพียงใด นอกจากนี้เจ้าของเรือยังไม่ประสงค์ที่จะให้นำเรือเข้าไปยังท่าเรือที่มีโรคติดต่อหรือมีการจลาจลเกิดขึ้น

¹⁰ J. BES, Chartering and Shipping Terms, (London : Barker & Howard Ltd., 1985), p. 13.

แบบนิมฟ์ที่ใช้กันมากในสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาก็คือ Baltine แต่สำหรับประเทศไทยแล้ว บางครั้งนิยมใช้แบบฟอร์ม Nype (Newyork Produce Exchange)¹¹ ซึ่งจัดทำโดย The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc., (ASBA), New York. โดยจัดทำขึ้นเมื่อ 6 พฤศจิกายน ค.ศ. 1913 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อ 20 ตุลาคม ค.ศ. 1921 , 6 สิงหาคม ค.ศ. 1931, 3 ตุลาคม ค.ศ. 1946 และ 12 มิถุนายน ค.ศ. 1981 เหตุที่นิยมใช้แบบนี้เพราะนายหน้า (Broker) ซึ่งเป็นผู้จัดหาเรือมักจะรู้จักและคุ้นเคยกับสัญญาเช่าเรือในแบบนี้เป็นส่วนมาก

2.1.3 สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charterparty)

2.1.3.1 ลักษณะทั่วไปของสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว

สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว ได้แก่ สัญญาซึ่งเจ้าของเรือตกลงให้ผู้เช่าเรือใช้ประโยชน์จากเรือที่เช่าในการขนส่งสินค้าจากเมืองท่าแห่งหนึ่งไปยังเมืองท่าอีกแห่งหนึ่งหรือมากกว่าหนึ่งเมืองท่าก็ได้ ส่วนมากเป็นการเช่าเรือเหมาลำ หรือเช่าเพื่อใช้ขนส่งสินค้าจนเต็มลำ ในกรณีที่สินค้าบรรทุกไม่เต็มลำ ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะเอาสินค้าชนิดอื่นบรรทุกลงเรืออีกก็ได้¹² ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของเขา เนื่องจากผู้เช่าเรือเป็นผู้จ่ายค่าระวางทั้งลำให้แก่เจ้าของเรือ อนึ่ง การเช่าเรือประเภทนี้เป็นสัญญาขนส่งสินค้าที่เก่าแก่ที่สุด¹³

เจ้าของเรือจะเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบและสั่งการทั้งในด้านการเดินเรือ (Nautical Operation) และในเชิงพาณิชย์ (Commercial Operation) รวมทั้งเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เช่น ค่าน้ำมัน ค่าธรรมเนียมท่าเรือ (port

¹¹ ไกวิท โล่ห์ชาวณิชย์, "CHARTERING," เอกสารประกอบการอบรม THE SHIPPING BUSINESS IN THAILAND 13 สิงหาคม 2530 : 2.

¹² Ibid., p. 11.

¹³ Ibid.

charges) ค่ากรรมกร ค่าทำความสะอาดระวางเรือ ค่ากัปตันเรือ ค่านายหน้า ค่าประกันภัย เป็นต้น ส่วนผู้เช่าเรือมีหน้าที่เพียงนำสินค้ามาบรรทุกลงเรือตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้เท่านั้น

เนื่องจากสัญญาประเภทนี้ เจ้าของเรือจำเป็นต้องทราบถึงลักษณะของสินค้า เพื่อพิจารณาถึงสมรรถภาพของเรือ และอุปกรณ์ประจำเรือว่าจะสามารถบรรทุกสินค้าชนิดนั้น ๆ ได้หรือไม่มากนักน้อยเพียงใด และเพื่อประโยชน์ในการคำนวณค่าระวางเรือ (freight) อีกด้วย ดังนั้น สิ่งที่เจ้าของเรือจะต้องทราบ ได้แก่ รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้า จำนวนสินค้าที่บรรทุก สินค้าแต่ละอย่างมีคุณลักษณะต่างกัน บางอย่างมีน้ำหนักเบาแต่กินที่มาก บางอย่างมีน้ำหนักมากแต่กินที่น้อย เรือในแต่ละลำจึงสามารถบรรทุกสินค้าได้ไม่เท่ากันแล้วแต่ลักษณะของสินค้า

รายละเอียดเกี่ยวกับประเภทและจำนวนของสินค้ามีความสำคัญมากต่อคู่สัญญาในการทำความตกลงทำสัญญาเช่าเรือประเภทนี้ ทั้งนี้เนื่องจาก สินค้าบางชนิดจำเป็นต้องทำการขนส่งโดยเรือที่ออกแบบมาเพื่อการนั้นโดยเฉพาะ เช่น สินค้าน้ำมัน ตัวเรือจะต้องมีอุปกรณ์ท่อทางที่ใช้สูบน้ำมันได้ หรือสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นตู้เย็น ในขณะที่สินค้าบางชนิดต้องอาศัยความระมัดระวังอย่างยิ่งในการขนส่ง และยิ่งอาจเกิดอันตรายต่อตัวเรือได้ เช่น สินค้าวัตถุระเบิด และสินค้าเคมีต่าง ๆ นอกจากนี้แล้วปริมาณสินค้าก็มีส่วนสำคัญอยู่มาก โดยเฉพาะกรณีที่สัญญาเช่าเรือกำหนดอัตราค่าระวางตามน้ำหนัก หรือปริมาตรของสินค้า ซึ่งผู้เช่าเรือจะต้องนำสินค้ามาบรรทุกลงเรือตามจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้ หากผู้เช่าเรื่อนำสินค้ามาบรรทุกลงเรือไม่ครบตามจำนวนที่ได้ตกลงไว้ และเป็นผลให้เจ้าของเรือได้รับค่าระวางลดน้อยลงผู้เช่าเรือจะต้องชดใช้สำหรับความสูญเสีย¹⁴ ดังกล่าวซึ่งเรียกว่า "dead freight" กำหนดเพื่อชดเชยให้แก่เจ้าของเรือ ซึ่งถือเป็นค่าระวางที่เจ้าของเรือควรจะได้รับถ้าผู้เช่าเรื่อนำสินค้ามาบรรทุกเต็มลำ deadfreight นี้ มักจะใช้กับสินค้าแห้ง (dry-cargo)¹⁵ เพราะสามารถคำนวณกีดของสินค้าได้

¹⁴ ชินวัฒน์ ชินแสงอร่าม, "สัญญาเช่าเรือ" หน้า 15.

¹⁵ Paultodd, Contract for the Carriage of Good by Sea, p. 82.

เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าของสัญญาเช่าเรือประเภทนี้

โดยปกติผู้เช่าเรือจะใช้ขีดความสามารถในการบรรทุกของเรือที่ตนได้เช่ามาเพื่อขนส่งสินค้า แต่ในบางโอกาสผู้เช่าเรืออาจจัดให้ผู้ส่งสินค้านายอื่นใช้ขีดความสามารถในการบรรทุกของเรือที่ผู้เช่าเรือได้เช่ามาก็ได้ ดังนั้น ผู้เช่าเรืออาจจะเป็นหรือไม่เป็นผู้ส่งสินค้า ในกรณีที่ผู้เช่าเรือเป็นผู้ส่งสินค้า ก็อาจเรียกเอาบิลออฟเลดิงจากเจ้าของเรือเพื่อที่จะได้รับความสะดวกในการรับมอบสินค้าเมื่อถึงท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ หรือเพื่อขายสินค้านั้น โดยการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิง แต่ถ้าผู้เช่าเรือมิใช่ผู้ส่งสินค้า ผู้ส่งสินค้าที่แท้จริงอาจต้องการบิลออฟเลดิงจากเจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่ง

ค่าตอบแทนตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวได้แก่ ค่าระวาง โดยพิจารณาจากระยะทางการเดินเรือ ซึ่งอาจจะเป็นเที่ยวเดียว (A Single Voyage) หรือหลายเที่ยว (Consecutive Voyages) ชนิดและปริมาณของสินค้า ค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการขนส่งนั้น ๆ รวมไปถึงการจัดหาเรือให้เหมาะสมกับสินค้าและสภาพการเดินเรือ การคิดค่าระวางคู่สัญญาจะตกลงกันเป็นจำนวนที่แน่นอนสำหรับการเช่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าเที่ยวนั้น ๆ โดยจะคิดเป็นก้อน (Lump Sum) หรือจะคิดจากน้ำหนักหรือปริมาตรของสินค้า โดยกำหนดเป็นอัตราต่อหน่วยน้ำหนัก หรือปริมาตร เช่น ต่อดัน หรืออาจจะเลือกคำนวณตามตาราง (Scale)¹⁶ ซึ่งอาจแตกต่างกันตามปริมาตรของสินค้า การจ่ายค่าระวางปกติจะจ่ายเมื่อได้มีการขนส่งและส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทางเรียบร้อยแล้ว

การคิดค่าระวางตามสัญญาเช่าเรือประเภทนี้ไม่ได้คิดจากระยะเวลาที่ใช้ไป ฉะนั้นเจ้าของเรือจึงต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายหากเกิดความชักช้าใด ๆ ถ้าหากมีการใช้เวลาเดินเรื่อนานกว่าที่คาดไว้ เจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบในความสูญเสียที่เกิดขึ้น กล่าวคือ เจ้าของเรือไม่สามารถที่จะเรียกเอาค่าระวางเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นค่าชดเชยในความล่าช้า นั้น หรือในระหว่างเวลานั้น เจ้าของเรือก็ไม่สามารถเอาเรือออกรับจ้างเพื่อหาค่าระวางได้อีก ในทางกลับกันถ้ามีการใช้เวลาเดินเรือจริงน้อยกว่าที่เวลาที่คาดไว้ ก็ไม่ได้ทำให้ค่าระวางลดลง

¹⁶ Ibid., p. 23.

เจ้าของเรือยังสามารถหาประโยชน์จากเวลาที่เหลืออยู่ได้อีกโดยการเอาเรือออกรับจ้างในที่อื่น ๆ ประเด็นนี้ทำให้เห็นได้ว่า มีความแตกต่างระหว่างสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวกับสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา เพราะสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาผู้เช่าเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบหากมีความล่าช้าเกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้ในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องระบุในเรื่องความเร็วของเรือ ต่างกับสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาที่มักจะระบุเรื่องนี้เสมอ

สัญญาเช่าเรือประเภทนี้ผู้เช่าเรือเป็นผู้ควบคุมดูแลการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ประกอบกับสัญญาเช่าเรือประเภทนี้ได้คำนวณค่าระวางตามปริมาณสินค้าที่บรรทุก ในสัญญาจึงมีการกำหนดปริมาณสินค้าที่จะบรรทุก และความเร็วในการบรรทุกขนถ่ายไว้ ฉะนั้นถ้าเรือเกิดความล่าช้าขึ้น เพราะผู้เช่าเรือมีส่วนผิดโดยทำให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของเรือในการสูญเสียโอกาสที่เจ้าของเรือสามารถนำเรือออกให้เช่าในเวลาส่วนที่ช้านั้น ในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวจึงมีการกำหนดเงื่อนไขใหม่อันเป็นระยะเวลาที่อนุญาตให้ผู้เช่าเรือทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ภายในกำหนด และเงื่อนไขดีเมอร์ เรจอันเป็นเวลาที่พ้นจากระยะเวลาที่อนุญาตบรรทุกขนถ่ายสินค้าไว้ซึ่งเวลาดีเมอร์ เรจนี้ เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าดีเมอร์ เรจ โดยอาจจะกำหนดไว้เป็นอัตรา (Rate) หรือตามตาราง (Scale) ซึ่งผู้เขียนจะได้อธิบายรายละเอียดและความหมายของเงื่อนไขใหม่และดีเมอร์ เรจในบทต่อไป

การกำหนดเลย์ไทม์ (Laytime) และ ดีเมอร์ เรจ (Demurrage) นี้ก็เพื่อให้ผู้เช่าเรือเร่งดำเนินการบรรทุกขนถ่าย การกำหนดเลย์ไทม์อาจจะตกลงกันกำหนดเป็นจำนวนวันเลย์เดย์ (Laydays) หรือเป็นอัตราก็ได้ เช่น 500 ตันต่อวัน ถ้าผู้เช่าเรือใช้เวลาบรรทุกขนถ่าย เรียกว่า Laytime Used เกินกว่าที่ได้รับอนุญาต เรียกว่า Laytime Allowed จะมีส่วนต่างที่เกิดขึ้น คือ เวลาที่สูญเสียไป เรียกว่า Laytime Lose หรือถ้าใช้เวลาบรรทุกขนถ่ายได้รวดเร็วกว่าที่ได้รับอนุญาตไว้จะมีเวลาส่วนที่เหลือที่เรียก Laytime Save หากในสัญญาได้มีการกำหนดค่าดีเมอร์ เรจ ส่วนของ Laytime Lose นี้จะต้องเสียค่าดีเมอร์ เรจ ในทางตรงกันข้ามถ้ามีเวลาเหลือ (Laytime Save) หากในสัญญาได้มีการตกลงกำหนด Despatch Money ซึ่งเป็นเงินรางวัลที่เจ้าของเรือจ่ายให้แก่ผู้เช่าเรือในการช่วย ประหยัดเวลาในการบรรทุกขนถ่ายได้เร็วกว่าเวลาที่อนุญาตไว้ ส่วน Laytime Save นี้เองผู้เช่าเรือจะได้รับเงินรางวัล

สิทธิและหน้าที่ของเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือจะต้องพิจารณาตามเอกสารสัญญาเช่าเรือรายละเอียดตามที่ได้ทำกันขึ้น ซึ่งอาจจะเป็นไปตามแบบพิมพ์มาตรฐานของสัญญาเช่าเรือก็ได้ ซึ่งในสัญญาเช่าเรือรายละเอียดส่วนใหญ่จะใช้แบบพิมพ์ที่เรียกว่า "GENCON" ซึ่งจัดทำขึ้นโดย THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM GENERAL CHARTER แบบพิมพ์นี้ได้ถูกแก้ไขปรับปรุงเมื่อ ปี ค.ศ. 1922 และ 1976

สิทธิและหน้าที่ของเจ้าของเรือกับผู้ทรงบิลออฟเลดิง ซึ่งหมายความถึงผู้ส่งสินค้าและผู้รับตราส่ง จะต้องเป็นไปตามบิลออฟเลดิงเท่านั้น เว้นแต่เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือจะได้ระบุลงไว้ในบิลออฟเลดิงชัดเจน หรือกำหนดไว้ในบิลออฟเลดิงว่า ให้นำเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือมาใช้กับบิลออฟเลดิงด้วย ¹⁷

2.1.3.2 เงื่อนไขต่าง ๆ ในสัญญาเช่าเรือรายละเอียด

ในสัญญาเช่าเรือรายละเอียดจะมีการกำหนดเงื่อนไขสำคัญ ๆ ของสัญญาไว้ดังนี้ สถานที่ที่ท่าสัญญา วันที่ทำสัญญา ชื่อที่อยู่ของลูกค้า ชื่อและสัญชาติของเรือ ชง และลักษณะของเรือ มีการระบุการรับประกัน (Warranty) เรือ ¹⁸ เช่น กำลัง ความเร็ว (แต่ในส่วนนี้จะไม่มีในแบบพิมพ์ Gencon) ความสามารถในการบรรทุก (Deadweight Capacity Tonnage ตามที่ได้จดทะเบียนไว้) ระบุวันที่คาดว่าเรือมาถึงเพื่อรับสินค้าลงเรือ (Expected Time of Arrival) วันที่เรือพร้อมที่จะทำการบรรทุกสินค้า (Expected Time of Readiness) นอกจากนี้ยังกำหนดเงื่อนไขในเรื่องสถานที่บรรทุกและขนถ่าย (Loading or Discharging Port or Place) ซึ่งคู่สัญญามักจะตกลงกันให้ผู้เช่าเรือเป็นผู้กำหนด (Charterer's Option) กำหนดลักษณะของสินค้าและปริมาณของสินค้า ซึ่งผู้เช่าเรือจะต้องจัดหาสินค้าให้ครบตามจำนวน อาจจะทำหนดจำนวนสินค้านี้เป็นปริมาณ ซึ่งอาจมากกว่าหรือน้อยกว่าที่เปอร์เซ็นต์ของปริมาณสินค้าที่ตกลงกัน โดยจะให้เป็นสิทธิของผู้เช่าหรือเจ้าของเรือที่จะเลือก (Option)

¹⁷ สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย "เอกสารการอบรมกฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี", 18-30 เมษายน 2531.

¹⁸ Paul Todd, Contract for the Carriage of Good by Sea, p. 41.

เงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวมีหลายประการ ซึ่งจะ
ขอยกตัวอย่างบางเงื่อนไข ดังนี้

เงื่อนไขความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายของการบรรทุกและขนถ่าย

เงื่อนไขเกี่ยวกับความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายของการบรรทุก
และขนถ่ายสินค้า เช่น กำหนดเงื่อนไขเป็น F.I (FREE IN), F.O (FREE OUT), F.I.O
(FREE IN AND OUT) F.I.O.S (FREE IN, OUT AND STOWED), F.I.O.S.T (FREE
IN AND OUT, STOWED AND TRIMED) F.I.L.O (FREE IN LINER OUT), L.I.F.O
(LINER IN FREE OUT), F.L.T. (FULL LINER OUT) ซึ่งในแต่ละเงื่อนไขจะมีความหมาย
ที่แตกต่างกัน ดังนี้

F.I (FREE IN) หมายถึง การขนสินค้าลงไปในเรือ
ที่ต้นทาง โดยค่าแรงงาน (Stevedore) ผู้เช่าเรือ (Charterer) หรือผู้ส่งสินค้า (Shipper)
เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมด แล้วแต่จะตกลงกันในสัญญา (Free in Expence to the Owner
คือ เงื่อนไขที่กำหนด เพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือโดยตรง กล่าวคือ เจ้าของเรือไม่ต้องออก
ค่าใช้จ่าย)

F.O. (FREE OUT) หมายถึง การขนถ่ายสินค้าที่ปลายทาง
เอาสินค้าออกจากเรือ โดยที่ผู้เช่าเรือหรือ ผู้รับสินค้าจะเป็นผู้จ่ายค่าแรงงานในการนำสินค้า
ออกจากเรือ (เจ้าของเรือไม่ต้องออกค่าใช้จ่าย)

F.I.O (FREE IN AND OUT) หมายถึง การขนสินค้า
ลงหรือขึ้นจากเรือ ทั้งที่ต้นทางและปลายทาง ผู้เช่าเรือ หรือผู้ส่งสินค้า (Shipper) หรือผู้รับ
ตราส่ง (Consignee) หรือผู้ขาย (Seller) เป็นผู้ออกค่าแรงงานในการบรรทุกขนถ่าย (เจ้า
ของเรือไม่ต้องออกค่าใช้จ่าย)

F.I.O.S (FREE IN, OUT AND STOWED) หมายถึง ค่าแรงงานกรรมกรและค่าจัดเรียงสินค้า (Stowed) ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือต้นทาง และปลายทาง ผู้เช่าเรือหรือผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับสินค้า (Cargo Receiver) เป็นผู้ออกค่าใช้จ่าย เหล่านี้ (เจ้าของเรือไม่ต้องออกค่าใช้จ่าย)

F.I.O.S.T (FREE IN OUT STOWED AND TRIMMED) หมายถึง ค่าแรงงานกรรมกร ค่าจัดเรียงสินค้า (stowed) และค่าปาดเกลี่ยสินค้า (trimmed) ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางและปลายทาง ผู้เช่าเรือ หรือผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับตราส่ง หรือผู้รับสินค้า เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเหล่านี้ (เจ้าของเรือไม่ต้องออกค่าใช้จ่าย) การกำหนด ให้มีการปาดเกลี่ย (trimmed) สินค้าสำหรับสินค้าประเภทเทกอง (bulk cargo) เป็นสิ่งสำคัญ เพราะเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้วสินค้าจะเป็นกอง ๆ หากเรือแล่นออกไปโดย ไม่มีการปาด เกลี่ยสินค้าให้เรียบร้อยแล้ว เรืออาจจะโคลงหรือทำให้เรือจมได้ ในส่วนนี้มีความสัมพันธ์โดยตรง กับความปลอดภัยในการเดินเรือ (safe for sailing) ¹⁰ ซึ่งโยงถึงความสามารถของเรือ ในการเดินทะเล (seaworthiness) ซึ่งจะได้กล่าวโดยละเอียดต่อไป นอกจากนี้หากปาดเกลี่ย สินค้าไม่ดีจะทำให้เรือเสียหายซึ่งควรจะบรรทุกได้อีกไป

F.I.L.O (FREE IN LINER OUT) หมายถึง เจ้าของเรือไม่ต้องออกค่าแรงงานกรรมกรในการบรรทุกสินค้า ณ ท่าเรือต้นทาง แต่จะต้องออกค่าแรงงาน กรรมกรในการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง.

L.I.F.O (LINER IN FREE OUT) หมายถึง เจ้าของเรือจะต้องจ่ายค่าแรงงานกรรมกรในการบรรทุกสินค้า ณ ท่าเรือต้นทาง แต่ผู้เช่าเรือ หรือผู้รับตราส่ง หรือผู้รับสินค้าจะต้องจ่ายค่าแรงงานกรรมกรในการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง

¹⁰ กมลชนก สุทธิวาที, ธุรกิจพาณิชย์นาวี, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528), หน้า 134.

F.L.T (FULL LINER TERM) หมายถึง เจ้าของเรือ จะต้องจ่ายค่าแรงงานกรรมกร ทั้งในการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางและปลายทาง

เงื่อนไขกำหนดค่าระวาง

การกำหนดเงื่อนไขในเรื่องค่าระวาง (freight)

(ขึ้นอยู่กับเวลาที่ใช้ในการเดินเรือ) อาจจะเป็นก้อนหนึ่ง (a lump sum) หรือเป็นอัตราต่อตัน (a rate per ton) ในแบบมาตรฐานของสัญญาเช่าเรือจะมีการกำหนดค่าระวางเป็น 2 ลักษณะ โดยคำนวณจากปริมาณของสินค้าเป็นหลักคือ สัญญาเช่าเรือสำหรับสินค้าแห้ง (dry-cargo) และ สินค้าของเหลว (tanker) นอกจากนี้ ยังมี "deadfreight" ซึ่งไม่ใช่ค่าระวางจริง ๆ แต่เป็น ค่าชดเชยที่ผู้เช่าเรือจะต้องให้เจ้าของเรือในกรณีไม่สามารถจัดหาสินค้ามาบรรทุกได้เต็มตามจำนวน ที่ได้ตกลงไว้ เป็นผลให้เจ้าของเรือหรือผู้ให้เช่าได้รับค่าระวางลดน้อยลง ผู้เช่าเรือจึงต้องชดเชย สำหรับความสูญเสียดังกล่าวในฐานะผิดสัญญา

ตามหลักกฎหมายคอมมอน ลอว์ (Common Law) หาก สัญญาเช่าเรือ หรือบิลออฟเลดิงไม่ได้กำหนดเรื่องค่าระวางไว้เป็นอย่างอื่น ค่าระวางจะถึงกำหนดชำระเมื่อได้มีการส่งมอบสินค้าซึ่งคำนวณจากจำนวนของสินค้าที่ได้รับมอบจริง ในทางปฏิบัติ สัญญาเช่าเรือหรือบิลออฟเลดิงจึงมักจะกำหนดทั้งเวลาในการชำระค่าระวางและหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคำนวณค่าระวางเอาไว้ ฉะนั้นสำหรับสินค้าแห้ง (dry cargoes) แล้ว เจ้าของเรือชอบที่จะให้มีการจ่ายค่าระวางก่อนส่งมอบสินค้า เรียกว่า prepaid freight หรือ advance freight ตัวอย่างเช่น ในแบบมาตรฐานของสัญญาเช่าเรือ Multiform 1982, Clause 5 ระบุว่า

"The freight shall be deemed earned as cargo is loaded on board and shall be discounted and non-returnable, vessel and/or cargo lost or not lost." ("จะต้องจ่ายค่าระวางเมื่อได้ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้วและจะ ไม่มีการลดหรือคืนค่าระวาง ไม่ว่าเรือหรือสินค้าจะสูญหายหรือไม่")

แสดงให้เห็นว่าข้อความนี้ ระบุเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือที่ต้องการเงินก่อนและยังเป็นการป้องกันการไม่จ่ายเงินค่าระวาง แม้ว่าเรือหรือสินค้าได้สูญหายหรือเสียหายระหว่างทาง ผลก็คือว่า อย่างน้อยที่สุดก็ได้รับค่าระวาง และผู้เช่าเรือยังต้องรับภาระในความสูญหาย หรือเสียหายของเรือและสินค้าเองอีกด้วย ซึ่งบางทีเรียกว่า "freight risk"²⁰ ตกอยู่กับผู้เช่าเรือ

เห็นได้ว่าหลักนี้จะขัดกับกฎหมายคอมมอน ลอว์ เนื่องจากถ้าหากเป็นกฎหมายคอมมอน ลอว์ แล้ว เจ้าของเรือจะไม่ได้รับค่าระวางถ้าไม่ได้ส่งมอบสินค้าซึ่ง "freight risk" จะตกอยู่กับเจ้าของเรือ

สำหรับสินค้าแห้ง (dry cargoes) เจ้าของเรือมักจะมีความจำเป็นต้องในการทำสัญญามากกว่าผู้เช่าเรือ จึงมักจะเรียกค่าระวางล่วงหน้า (advance freight) เสมอ ฉะนั้นเวลาออกบิลออฟแลดิง เขาก็ต้องระบุเงื่อนไขการชำระค่าระวางล่วงหน้าไว้ในบิลออฟแลดิงเพื่อให้ผู้ซื้อสินค้าได้รับทราบและผูกพันตามเงื่อนไขนี้ด้วย

ตัวอย่าง ในแบบฟอร์ม Bimco's Draft Bulkvoy Charter, Clause 13 ซึ่งสามารถเลือกเงื่อนไขการชำระค่าระวางได้ 4 แบบ ดังนี้

(1) ชำระค่าระวางล่วงหน้า (freight prepaid)

(2) ชำระค่าระวางหลังจากนำสินค้าลงเรือ (after shipment) คล้ายกับการชำระค่าระวางล่วงหน้า แต่ให้เวลาผู้เช่าเรืออีกเล็กน้อย หลังจากที่ได้นำสินค้าลงเรือแล้วจะต้องชำระค่าระวางภายในเวลาหนึ่ง กล่าวคือ มีค่าระวางเกิดขึ้นตั้งแต่ขนสินค้าลงเรือแล้ว (freight is earned on shipment) และจะไม่มีกรณีที่ว่าเรือและหรือสินค้าจะสูญหายหรือไม่

²⁰ Paul Todd, Contract for the Carriage of Goods by Sea, P.68.

(3) ชำระค่าระวางเมื่อมีการส่งมอบบางส่วน (partly on delivery) คือ ชำระค่าระวางล่วงหน้าบางส่วน และจะชำระอีกบางส่วนเมื่อส่งมอบสินค้า โดยกำหนดเป็นเปอร์เซ็นต์

(4) ชำระค่าระวางเมื่อมีการส่งมอบ (on delivery) ชำระค่าระวาง ณ ที่หมายปลายทาง หรือชำระตามที่ได้รับมอบสินค้าจริง และจะไม่ชำระค่าระวาง จนกว่าจะได้รับมอบสินค้า

สำหรับสินค้าแห้ง โดยปกติแล้วมักจะไม่ค่อยนิยมชำระค่าระวางหลังการส่งมอบสินค้า เพราะหากผู้เช่าเรือไม่ชำระค่าระวาง เจ้าของเรือจะไม่สามารถใช้สิทธิยึดเหนี่ยวสินค้า (shipowner's lien) ได้เนื่องจากได้ส่งมอบสินค้าไปแล้ว แต่สำหรับสินค้าประเภทของเหลว (tanker) จะนิยมให้มีการชำระค่าระวางหลังจากส่งมอบสินค้าแล้ว เนื่องจากสิทธิยึดเหนี่ยวสำหรับกรณีนี้ไม่ค่อยมีความสำคัญ

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่า ตามกฎหมายคอมมอน ลอว์ (Common Law) จะคิดคำนวณค่าระวางจากปริมาณสินค้าที่ได้ส่งมอบแล้ว ซึ่งวิธีการคำนวณนี้นำมาใช้กับปริมาณสินค้าที่บรรทุกลงเรือแล้วหรือปริมาณสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง แต่จะนำวิธีการคำนวณนี้ไปใช้กับการชำระค่าระวางก่อนการส่งมอบสินค้าไม่ได้

การคำนวณค่าระวางในการบรรทุกสินค้าบางอย่างก็อาจพิจารณาว่าสมควรที่คำนวณค่าระวางจากปริมาณสินค้าที่ได้บรรทุกลงเรือ เพราะจะเป็นการยุติธรรมแก่เจ้าของเรือ เช่น สินค้าประเภทเทกองเมื่อส่งมอบแล้วจำนวนสินค้าจะคงเหลืออยู่น้อยกว่าปริมาณที่นำมาบรรทุก เนื่องจากการขนถ่ายสินค้าเทกองจะขนถ่ายให้หมดนั้นทำได้ยากเพราะจะสูญหายไปในช่วงเรือ (hold) บ้าง หรือกรณีของท่อนไม้ที่มีน้ำแข็งเกาะอยู่ขณะบรรทุกลงเรือ ณ ท่าเรือบรรทุกน้ำแข็งจะละลายระหว่างทาง ถ้าคำนวณค่าระวางจากปริมาณสินค้าที่บรรทุกลงเรือจะเป็นการเหมาะสม เพราะจะเท่ากับน้ำหนักที่เจ้าของเรือได้ทำการบรรทุก

เกี่ยวกับน้ำหนักของสินค้าที่บรรจุลงในทางทฤษฎี น้ำหนักของสินค้าที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง (Bill of Lading) จะเท่ากับน้ำหนักของสินค้าที่บรรจุลงในเรือ แต่ในทางปฏิบัติเจ้าของเรือก็ต้องคอยตรวจสอบปริมาณสินค้าที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงกับปริมาณสินค้าที่บรรจุลงในเรือว่าตรงกันหรือไม่ เพราะปกติผู้ส่งสินค้า (Shipper) มักจะเป็นผู้ระบุปริมาณสินค้าในบิลออฟเลดิงมากกว่าที่จะเป็นผู้ขนส่ง (Carrier) และถ้าเจ้าของเรือได้ยอมรับตามปริมาณสินค้าที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงแล้วก็จะถูกปิดปากไม่ให้ปฏิเสธในภายหลังแม้จะปรากฏว่าความเป็นจริงแล้วผู้ส่งสินค้าได้ส่งมอบสินค้าขาดจำนวน เช่นเดียวกับผู้รับสินค้าที่ได้จ่ายค่าระวางตามปริมาณที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงก็จะถูกปิดปากเช่นกัน ถ้าได้มีการจ่ายค่าระวางล่วงหน้าไปแล้ว

สำหรับเวลาในการชำระเงินค่าระวาง กรณีสินค้าแห้ง เช่น ในแบบสัญญามาตรฐาน Gencon ²¹ Part I (Box 13) ยอมให้คู่สัญญากำหนดไม่ว่าจะกำหนดจากปริมาณสินค้าที่ส่งมอบ หรือที่ได้บรรจุลงในเรือ (freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity)) หรือในแบบ Mutiform ได้กำหนดให้จ่ายค่าระวางตามที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง หรือในร่างของแบบ Bulkvoy Charter กำหนดจ่ายค่าระวางตามปริมาณสินค้าที่บรรจุ วันแต่จะได้ตกลงกันให้ชำระเงินเมื่อส่งมอบสินค้า ซึ่งกรณีเช่นนี้ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะเลือกจ่ายตามน้ำหนักสินค้าที่ได้รับมอบ

กรณีที่มีการชำระค่าระวางล่าช้า ถ้าในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวหรือในบิลออฟเลดิงได้กำหนดการชำระเงินค่าระวางไว้แล้ว แต่มีการชำระล่าช้า เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกดอกเบี้ยได้ ถ้าได้กำหนดไว้ กล่าวคือ ถ้าในสัญญาเช่าเรือได้ระบุไว้ก็เป็นไปตามนั้น แต่ในทางปฏิบัติมักจะไม่ได้กำหนดไว้ โดยเฉพาะสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวมักจะไม่ได้กำหนดดอกเบี้ยสำหรับกรณีจ่ายค่าระวางล่าช้าไว้ (แต่สำหรับสัญญาเช่าเรือหลายเที่ยว (Consecutive Voyage Charterparty) มักจะระบุไว้เสมอ)

²¹ Gencon เป็นแบบสัญญามาตรฐานที่ใช้กันทั่วไป ซึ่งจัดทำโดย The Baltic and International Maritime Conference Uniform General Charter (BIMCO) (As Revised 1922 and 1976)

แม้ในสัญญาเช่าเรือแบบมาตรฐานส่วนใหญ่จะไม่ได้ระบุ ดอกเบี้ยเมื่อมีการชำระค่าระวางล่าช้าไว้ก็ตาม แต่ถ้ามีการชำระเงินล่าช้าก็เรียกดอกเบี้ยได้²²

มีบทบัญญัติของกฎหมายของอังกฤษที่ระบุในเรื่องชำระ ดอกเบี้ยไว้ใน Section 35A ของ The Supreme Court Act 1981 และ Section 19(A)(i) ของ The Arbitration Act 1950 ได้ระบุให้การชำระเงินหลังจากการปฏิบัติการได้เริ่มขึ้น (after proceedings are commenced) นั้น จะต้องชำระดอกเบี้ยในหนี้ที่ค้างอยู่ด้วย ซึ่งเป็นไปตามกระแสการเงินซึ่งศาลได้นำมาใช้ รวมทั้งนำมาใช้กับกระบวนการทาง อนุญาโตตุลาการด้วยบทกฎหมายที่ใช้กับการจ่ายเงินล่าช้านี้ ไม่ว่าจะ เป็นค่าระวาง หรือค่าดีเมอรั- เรจ หรือค่าเช่า จะเรียกได้เฉพาะดอกเบี้ยเท่านั้น ไม่รวมถึงค่าเสียหายอื่น ๆ (เช่น เนื่องจาก การขึ้นลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา) และเฉพาะดอกเบี้ยธรรมดาเท่านั้น ไม่รวมถึงดอกเบี้ยซ้อน

การชำระค่าระวางสำหรับกรณีสัญญาเช่าเรือประเภท สินค้าของเหลว (the tanker forms) กับประเภทสินค้าแห้ง (dry-cargo) มีความแตกต่างกัน 2 ประการ

ประการที่ 1 ประเภทสินค้าของเหลว (the tanker forms) นั้นผู้เช่าเรือโดยทั่วไปจะมีอำนาจต่อรองมากกว่าประเภทสินค้าแห้ง (dry-cargo)

ประการที่ 2 สิทธิยึดหน่วงของเจ้าของเรือที่มีต่อตัว สินค้าอันเป็นหลักประกันการชำระค่าระวางสำหรับประเภทสินค้าของเหลว (the tanker forms) นั้นจะไม่มี ซึ่งต่างกับประเภทสินค้าแห้ง (dry-cargo) ที่มีจะมีเสมอ

ด้วยเหตุที่ เจ้าของเรือสามารถยึดหน่วงสินค้าแห้ง เช่น เมล็ดพืช (grain) ไว้ในคลังสินค้าได้ แต่จะเป็นการยากที่จะกระทำเช่นนั้นกับสินค้าของเหลว (tanker) ที่เจ้าของเรือจะยึดหน่วงสินค้าโดยขนถ่ายสินค้าเก็บไว้ สิ่งนี้จึงเป็นตัวกำหนดให้

²² Paul Todd, Contract for the Carriage of Good by Sea, p. 38.

การชำระเงินค่าระวางสำหรับสินค้าของเหลว (tanker) ซ้ำกว่าสินค้าแห้ง (dry-cargo) ประเด็นการค่าของสินค้าเหลว (tanker) ไม่มีการชำระค่าระวางล่วงหน้าและไม่มีสัญญาเช่าเรือแบบมาตรฐานใดกำหนดให้ชำระค่าระวางล่วงหน้า แต่คู่สัญญาอาจจะตกลงกันให้ชำระค่าระวางล่วงหน้าก็ได้ เช่นในสัญญาเช่าเรือแบบ Shellvoy 4 clause 5 กำหนดว่า "ให้ชำระค่าระวางเมื่อส่งมอบสินค้า และผู้เช่าเรือจะชำระค่าระวางเมื่อได้รับแจ้งว่ามีการขนถ่ายสินค้าเรียบร้อยแล้ว" และในสัญญาเช่าเรือแบบ Beepeevoy 2 ก็กำหนดว่า "ให้ชำระค่าระวางหลังจากที่ส่งมอบสินค้า"

สำหรับสินค้าของเหลว (tanker) จะมีสินค้าบางส่วนที่ระเหยเป็นไอหรือเป็นคราบติดอยู่หรือตกตะกอน ฉะนั้นปริมาณสินค้าที่ได้อัตราการรับ (intaken quantity) จะแตกต่างจากปริมาณสินค้าที่เหลืออยู่จริง (out-turned quantity) แต่ในการคำนวณค่าระวางมักจะคำนวณจากปริมาณสินค้าที่บรรทุกลงเรือ (intaken quantity) มากกว่าปริมาณสินค้าที่เหลืออยู่จริง (out-turned quantity) แม้ว่าการชำระค่าระวางจะได้กระทำเมื่อส่งมอบสินค้าก็ตาม เช่นใน Intertankervoy 76 clause 12 และ Mobilvoy clause 2 ระบุว่า "ค่าระวางให้คำนวณจากปริมาณสินค้าที่บรรทุกลงเรือ" ซึ่งเหตุผลนี้มาจากเจ้าของเรือที่ได้คำนวณค่าระวางจากความสามารถบรรทุกของเรือในปริมาณที่สูงที่สุด แต่ก็มีบ้างเหมือนกันที่ผู้เช่าเรือพยายามที่จะใช้ปริมาณสินค้าที่เหลืออยู่จริงเป็นฐานในการคำนวณค่าระวาง (out-turn loss หรือ cargo retention) ซึ่งมักจะเกิดปัญหาโต้แย้งกันบ่อย ๆ

เพื่อให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคำนวณค่าระวางมากยิ่งขึ้นจึงขอลำถึง Worldscale ซึ่งใช้เป็นฐานในการคำนวณ เฉพาะสินค้าของเหลว (tanker) เท่านั้น ดังนี้

มีความแตกต่างระหว่างสัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกสินค้าแห้ง (dry-cargo) กับที่เป็นสินค้าของเหลว โดยในเรื่องสินค้าของเหลวจะมีอัตราที่คำนวณค่าระวางที่แน่นอนโดยกำหนดเงื่อนไขให้ชำระเป็นเงินต่อตันตาม Worldscale ซึ่งใช้เป็นหลักสากลของการคำนวณอัตราค่าระวางและค่าดีเมอร์เรจ เหตุที่ให้ใช้ Worldscale เพราะเป็นอัตราที่เจ้าของเรือสามารถเปรียบเทียบอัตราค่าตอบแทนของเส้นทางทั่วโลกได้ และสามารถกะประมาณค่าระวางได้ถูกต้องสำหรับกรณีที่ใช้เส้นทางปกติ Worldscale นี้เป็นตารางเดียวในโลกซึ่งจัดทำโดย

International Tanker Norminal Freight Scale ซึ่งอัตราเหล่านี้จะใช้ได้กับเส้นทาง การเดินเรือทั้งหมด คิดเป็นคอลลาร์ต่อ longton โดยใช้มาตรฐานที่ 19,500 lonton tanker Worldscale ปัจจุบันนี้ได้ทำขึ้นในปี 1969 อัตราของ Worldscale ไม่มีเจตนาที่จะกำหนดให้เป็น ที่แน่นอนตายตัวจนถึงขนาดเปลี่ยนแปลงไม่ได้ แต่มีเจตนาเพียงเพื่อให้เป็นมาตรฐานในการ อ้างอิง ซึ่งโดยปกติแล้วอัตราค่าระวางที่แท้จริงก็จะดูจากราคาตลาด (The Spot Market) ด้วย คำว่า Worldscale 100 (หรือ World Scale Flat ซึ่งจะใช้ในบางครั้ง) มีความหมายว่า เป็นอัตราที่สมาคมได้คำนวณและได้ประกาศ²³ ขณะที่ Worldscale 175 หมายถึง 175 เปอร์เซ็นต์ของอัตราที่ประกาศ และ World Scale 75 ก็หมายถึงอัตรา 75 เปอร์เซ็นต์

ถ้าไม่มีการส่งมอบจะไม่มีค่าระวาง

คดี Hunter v. Prinsep (1808)²⁴ ได้สร้าง หลักว่ามีการชำระค่าระวางเมื่อมีการส่งมอบสินค้า จึงทำให้ไม่มีการชำระค่าระวางถ้าไม่สามารถ ส่งมอบสินค้าได้จริง ณ ท่าเรือขนถ่าย แต่ก็ยังมีบางกรณีที่เจ้าของเรือจะสามารถเรียกอะไรได้บาง อย่าง แม้ว่าสินค้านั้นจะไม่ได้ส่งมอบ ณ ที่หมายเดิม ซึ่งอันนี้ไม่ใช่ข้อยกเว้นของหลักที่กล่าวข้างต้น ตัวอย่างเช่น เมื่อเรือได้บรรทุกสินค้าลงเรือแล้วภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเรือว่า ชำระค่าระวาง เมื่อส่งมอบ แต่ในระหว่างทางมีเหตุการณ์ที่ทำให้เจ้าของเรือไม่สามารถไปยังที่หมายเดิมได้ จึง ได้ตกลงกันเปลี่ยนแปลงที่หมายใหม่ ถือว่าสัญญาเดิมได้ถูกเปลี่ยนแปลงไปแล้ว หรือบางครั้งผู้เช่า เรืออาจจะสมัครใจรับสินค้า ณ ท่าเรือระหว่างทางซึ่งเป็นการทำสัญญากันใหม่ระหว่างเจ้าของเรือ กับผู้เช่าเรือ และกรณีเช่นนี้ผู้เช่าเรือก็ไม่ต้องการที่จะชำระค่าระวางเต็มจำนวน แต่ต้องการชำระ ตามอัตราส่วน (pro rata itineris) เพื่อเป็นการตอบแทนแก่เจ้าของเรือในการบรรทุกสินค้า เพียงบางส่วนของระยะทาง ความรับผิดชอบนี้จึงเกิดขึ้นตามสัญญาใหม่ไม่ใช่สัญญาตามเดิมแต่อันนี้ ขึ้นอยู่กับความสมัครใจของผู้เช่าเรือที่จะรับสินค้าตามนั้น แต่ผู้เช่าเรือจะปฏิเสธไม่รับสินค้า ณ ท่า เรือระหว่างทางก็ได้ ถ้าถูกร้องขอให้รับสินค้า

²³ Ibid., p. 72.

²⁴ Ibid., p. 76.

การชำระค่าระวางล่วงหน้า (Advance freight)

ถ้าในสัญญาเช่าเรือกำหนดให้ชำระค่าระวางล่วงหน้า หากเรือและสินค้าเกิดสูญหายทั้งหมดระหว่างทางไม่มีสินค้าที่จะส่งมอบทั้งหมด ผู้เช่าเรือไม่สามารถเรียกค่าระวางกลับคืนได้ หลักนี้มาจาก คดี De Silvake V. Kendall (1815)²⁵ ซึ่งใช้เป็นหลักมานานแล้ว เช่น ในแบบ Multiform 1982 ซึ่งใช้กับสัญญาเช่าเรือสำหรับสินค้าแห้งทั่วไป (general dry-cargo charter) แต่ไม่ใช่กับแบบสัญญามาตรฐานประเภทสินค้าของเหลว (the standard taker forms) ที่ชำระค่าระวาง ณ เวลาหรือหลังจากส่งมอบสินค้า

หลักนี้นำไปใช้กับกรณีที่กำหนดเงื่อนไขให้ชำระค่าระวางล่วงหน้าก่อนเรือและหรือสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนสูญหาย แม้ยังไม่ได้ชำระจริง ๆ แต่ก็มีหน้าที่ต้องชำระ แม้ว่าเรือและหรือสินค้าจะได้สูญหายในภายหลังก็ตาม

หลักของการชำระเงินค่าระวางล่วงหน้าไม่นำไปใช้กับการชำระเงินล่วงหน้าในกรณีที่เจ้าของเรือได้ยืมเงินเพื่อนำมาเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นก่อนส่งมอบสินค้าและเงินเหล่านี้สามารถเรียกกลับคืนได้แม้ว่าจะไม่มีการส่งมอบสินค้าก็ตาม

กรณีที่สินค้าสูญหายหรือเสียหายระหว่างทาง

เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกร้องเอาค่าระวางและได้รับสิทธิพิเศษตามกฎหมายอังกฤษ ซึ่งสันนิษฐานว่า จะได้รับค่าระวางเมื่อได้ส่งมอบสินค้า ถ้าไม่ส่งมอบสินค้าก็จะไม่มีการจ่ายค่าระวาง แต่ถ้าได้ส่งมอบสินค้าก็ต้องจ่ายค่าระวางเต็มจำนวนแม้สินค้านั้นจะได้รับความเสียหายก็ตาม ผู้เช่าเรืออาจจะแบ่งแยกการกระทำของเจ้าของเรือที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่สินค้า โดยเรียกเอากับเจ้าของเรือต่างหาก แต่ไม่มีสิทธิที่จะหักเอาจากค่าระวางที่ตนจะต้องชำระเพื่อจะเอาเป็นค่าชดเชยความเสียหาย การแบ่งแยกการกระทำเช่นนี้จะอยู่ภายใต้

²⁵ Ibid., p. 77.

เงื่อนไขที่เป็นข้อยกเว้นซึ่งได้ระบุไว้ในสัญญาขนส่ง (เช่นที่ปรากฏใน Article III (6) ของ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relation to Bill of Lading Signed at Brussels on the 25th August, 1924 (Hague Rules) หรือ Hague Visby Rules) ตัวอย่างเช่น คดี Dakin v. Oxley (1864)²⁶ สัญญาเช่าเรือระบุให้ชำระค่าระวางเมื่อส่งมอบสินค้า ปรากฏว่า นายเรือไม่เอาใจใส่กับสินค้าถ่านหินที่บรรทุกมา ทำให้ถ่านหินเสื่อมคุณค่ามีมูลค่าต่ำกว่าค่าระวางในขณะที่สินค้ามาถึง ผู้เช่าเรือจึงทวงสินค้าไว้กับเจ้าของเรือ ศาลอุทธรณ์ (Court of Common Pleas) ถือว่าผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบต่อค่าระวางแม้สินค้าจะได้รับความเสียหายก็ตาม ส่วนค่าชดเชยอันเนื่องมาจากความเสียหายต่อตัวสินค้านั้นผู้เช่าเรือควรจะฟ้องเรียกค่าเสียหายในลักษณะ a cross-action ต่างหาก

มีคดีที่ได้สนับสนุนหลักในคดี Dakin v. Oxley คือ คดี The Brede (1974)²⁷ ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ชาวที่ได้บรรทุกเกิดความเสียหายเนื่องจากน้ำเข้าไปในช่องเรือ (hold) เพราะความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลของเรือ (unseaworthiness) ภายใต้สัญญาเช่าเรือ (ซึ่งได้แก้ไขตัดแปลงจาก Gencon form) ได้ระบุว่าจะให้ชำระค่าระวาง 80 เบอร์เชนด์ภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ลงนามในบิลออฟเลดิง และชำระส่วนที่ค้างอีกภายใน 7 วัน เมื่อได้ส่งมอบสินค้าจริง ผู้เช่าเรือไม่ยอมชำระในส่วนที่เหลืออีก 2,500 ปอนด์ หลังจากส่งมอบ เจ้าของเรือได้ดำเนินการทางอนุญาโตตุลาการเรียกค่าระวางเต็มจำนวนโดยคำนวณจากสินค้าที่ส่งมอบโดยไม่ยอมให้หักค่าเสียหาย อนุญาโตตุลาการตัดสินยืนตามความเห็นของศาลอุทธรณ์ใน คดี Dakin v. Oxley กล่าวคือ ผู้เช่าเรือต้องชำระค่าระวางเต็มจำนวน แล้วเรียกเอาค่าชดเชยในความเสียหายของสินค้าต่างหาก

²⁶ Ibid., p. 73.

²⁷ Ibid.

ในเรื่องของอายุความในการเรียกค่าเสียหายในสินค้าที่สูญหายหรือเสียหายของผู้เช่าเรือตามกฎหมายคอมมอนลอว์ มีอายุความ 6 ปี แต่ใน Hague Rules หรือ Hague Visby Rules มีอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่กระทำให้เกิดความเสียหาย ในคดี *The Brede* ผู้เช่าเรือได้ยึดค่าระวางไว้แทนที่จะฟ้องเรียกค่าเสียหายต่างหากซึ่งหากเขาฟ้องเขาอาจจะชนะก็ได้ แต่เขาไม่ฟ้อง กลับขอดำเนินการทางอนุญาโตตุลาการ ซึ่งใช้เวลาถึง 2 ปี อายุความ 1 ปี จึงล่วงพ้นไปแล้วผู้เช่าเรือจึงฟ้องเรียกค่าเสียหายไม่ทันตามอายุความที่กำหนดใน Hauge Rules

จากหลักของการชำระค่าระวางเมื่อส่งมอบสินค้า ดังในคดี *Dakin V. Oxley* นั้น ถ้าสินค้านั้นเสียหายมากจนไม่สามารถที่จะคงสภาพเดิมของสินค้าได้ ผู้เช่าเรืออาจจะไม่จ่ายค่าระวางก็ได้ แต่อันนี้เฉพาะกรณีพิเศษจริง ๆ เช่น

ในคดี *Asfar E Co. v. Blundell* (1896)²⁸ ศาลอุทธรณ์ถือว่าไม่ต้องชำระค่าระวาง เนื่องจากเรือที่บรรทุกสินค้าอินทผลัม (date) ได้จมลง เจ้าของได้พยายามทำให้สภาพของสินค้าดีขึ้นโดยการนำเอาเนื้อแยกออกจากของโศโครก แต่ปรากฏว่าสินค้านี้อยู่ในสถานะของหมัก ซึ่งไม่เหมาะที่จะให้มนุษย์บริโภคอีกต่อไป จึงขายสินค้าไปเพื่อนำไปกลั่น ซึ่งโหม่งของทางธุรกิจแล้วไม่เหมาะสมที่จะนำสินค้านั้นไปใช้ในทางการค้าได้อีกต่อไป ศาลจึงเห็นว่าความเสียหายที่เกิดกับอินทผลัมทั้งหมดนี้ ทำให้ความรับผิดชอบในการชำระค่าระวางไม่เกิดขึ้น (ซึ่งจะจ่ายเป็นก้อนเมื่อมีการส่งมอบสินค้า) เพราะไม่มีลักษณะของอินทผลัมอยู่เลยในขณะที่ทำกาการส่งมอบสินค้า อย่างไรก็ตาม ถ้าสินค้านั้นมาถึงนั้นยังทำให้คงสภาพอยู่ได้ในสภาพการขนส่งที่ดี ภายใต้งื่อนไขเช่นเดียวกันจะทำให้ผู้เช่าเรือไม่ได้รับการคุ้มครองเหมือนเช่นคดีนี้ เช่น

ในกรณีที่สินค้าขาดจำนวน เนื่องจากสูญหายระหว่างเดินทาง ถ้าเงื่อนไขการชำระค่าระวางระบุว่า ให้ชำระตามปริมาณที่ส่งมอบ ผู้เช่าเรือสามารถระงับการจ่ายค่าระวางสำหรับจำนวนที่สินค้าที่ขาดไปได้ เนื่องจากสินค้านั้นไม่ได้ส่งมอบ จึงไม่มีค่า

²⁸ Ibid., p. 74.

ระวางเกิดขึ้น แต่ไม่สามารถหักเงินเพื่อเป็นค่าหรือราคาของสินค้าที่ขาดจำนวนไป มีสิทธิเพียงแต่ไม่ชำระค่าระวาง ถ้าไม่ส่งมอบสินค้านั้นเท่านั้น

สำหรับกรณีที่ให้คำนวณค่าระวางจากปริมาณสินค้าที่บรรทุกลงเรือ ผู้เช่าเรือต้องชำระค่าระวางทั้งหมดและไม่สามารถระงับการชำระค่าระวางสำหรับสินค้าที่ขาดจำนวน แม้ว่าจะมีการส่งมอบสินค้าเพียงบางส่วนก็ตาม กล่าวอีกอย่างหนึ่งก็คือ ผู้เช่าเรือไม่สามารถยึดเอาเงินค่าระวางส่วนใดไว้เพื่อชดเชยกับสินค้าที่ขาดจำนวนได้ ชอนแต่จะเรียกเอาค่าเสียหายต่างหาก เช่น

คดี *The Aries* (1977)²⁹ เป็นคดีเกี่ยวกับส่งมอบสินค้าปิโตรเลียม (petroleum) ขาดจำนวน (และในคดี *The Brede* (1974) ข้างต้น) นั้น ผู้เช่าเรือได้ยึดเอาค่าระวางไว้บางส่วนในขณะที่เจ้าของเรือได้ดำเนินการเรียกร้องค่าระวาง แต่ผู้เช่าเรือได้เรียกร้องค่าเสียหายเมื่อหมดอายุความตามที่ระบุ *The Hague Rules* แล้ว จึงเข้าเกินไปที่ผู้เช่าเรือจะเรียกค่าเสียหายในลักษณะ cross-claim

เงื่อนไขเกี่ยวกับการสูญหายและการเก็บรักษาสินค้าของเหลว (Outturn Loss and Cargo Retention Clauses)

ปกติแล้วเงื่อนไขเหล่านี้จะกำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือประเภทสินค้าเหลว (Tanker Charterparty) ฉะนั้นเวลาร่างสัญญาจะต้องระมัดระวังให้มากเพราะมักจะมีประเด็นข้อกฎหมายอยู่เป็นประจำ ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้มีขึ้นเพื่อประโยชน์ของผู้เช่าเรือซึ่งเป็นผู้ค้าสินค้าของเหลว (The Tanker Trade) ที่มีอำนาจในการต่อรองสูง แต่เจ้าของเรือมักไม่เต็มใจที่จะตกลงด้วย ปกติแล้วสัญญาเช่าเรือประเภทสินค้าของเหลว (Tanker Charter) จะคำนวณค่าระวางจากสินค้าที่ได้บรรทุกลงเรือ

²⁹ Ibid., p. 75.

จากหลักที่ว่าสัญญาเช่าเรือแบบสินค้าเหลว (Tanker Charter) ให้คำนวณจากปริมาณสินค้าที่บรรทุกลงเรือ จึงเป็นผลให้คดี The Arie ที่ส่งมอบสินค้าขาดจำนวนนั้น ทำให้ผู้เช่าเรือไม่สามารถหักเอาเงินค่าระวางสำหรับสินค้าขาดจำนวน นอกจากนี้ ผู้เช่าเรือยังจะต้องชำระค่าระวางเต็มจำนวน และไม่สามารถหักเงินเพื่อชดเชยราคาสินค้าที่ส่งมอบขาดจำนวน ผู้เช่าเรือจะต้องแยกเรื่องสินค้าเสียหายไปฟ้องเจ้าของเรือต่างหาก แต่ผลของเงื่อนไขของการสูญหายและการเก็บรักษาสินค้า (The effect out-turn loss and cargo retention clause) ทำให้สามารถหักเอามูลค่าของสินค้าที่ส่งมอบขาดจำนวนจากค่าระวางได้ เนื่องจากในทางปฏิบัติแล้วยากที่จะวัดจำนวนสินค้าที่บรรทุกลงเรือ หรือส่งมอบให้ลูกค้าต้องแน่นอน เนื่องจากจะมีสินค้าขาดจำนวน ซึ่งปัญหาที่เป็นปัญหาที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เพราะสินค้าของเหลวนี้จะสูญหายไประหว่างทาง เช่น การระเหย (evaporation) การตกตะกอน (sedimentation) การเกาะอยู่ที่พื้นผิว (clingage) เป็นต้น แต่การสูญหายส่วนมากมักเกิดจากการบรรทุกและขนถ่าย ถ้าพื้นที่ลอยอยู่ในทะเลห่างไกลจากฝั่ง ปริมาณสินค้าที่ส่งมอบบนบกอาจจะต่างจากปริมาณที่ขนถ่ายจากเรือ แต่แน่นอนจะเกิดการสูญหายตลอดต่อจากเรือถึงฝั่งซึ่งอันนี้ไม่ใช่ความผิดของเจ้าของเรือ

ความสูญเสียที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ (Inevitable Loss) จากการระเหย การตกตะกอน การเกาะติดอยู่ที่พื้นผิว ซึ่งบางครั้งอ้างว่าเป็นความสูญเสียจากการขนส่ง "transportation loss" ขณะที่ความสูญเสียที่สามารถหลีกเลี่ยงได้ (non-inevitable loss) เช่น เหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายไม่ว่าจะเป็นเรือชนกัน (collision) หรือสงคราม (war) ซึ่งอ้างว่าเป็น ความเสียหายจากการเดินทะเล "marine loss"

out-turn loss ที่เป็นการสูญเสียจากการขนส่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ปกติจะสันนิษฐานไว้ว่ามี 0.5 % แต่บางครั้งอาจจะต่ำถึง 0.3 % ก็ได้ ความสูญเสียที่น้อยกว่าจำนวนนี้ สันนิษฐานว่าเป็นความสูญเสียที่เกิดจากการขนส่ง ซึ่งผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบ ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะหักค่าระวางเพื่อเป็นค่าสินค้าที่ขาดจำนวน และเกินกว่าเปอร์เซ็นต์ที่กำหนดไว้ (เนื่องจากอันนี้ไม่ใช่ ความสูญเสียอันเกิดจากการขนส่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้)

ตัวอย่างเช่น คดี The Olympic Brilliance (1981)³⁰ ซึ่งเงื่อนไขของ out-turn loss ในแบบสัญญาเช่าเรือ Exxonvoy 1969 พิมพ์เพิ่มเติมว่า

"ถ้ามีความแตกต่างระหว่างจำนวนสินค้าที่ปรากฏใน บิลออฟเลดิงกับจำนวนสินค้าที่ส่งมอบ ซึ่งทำการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ศุลกากร (Custom Authorities) ณ ท่าเรือขนถ่ายเกินกว่า 0.5 % ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะหักเอาค่าระวางในราคา C.I.F. ของค่าสินค้าที่ส่งมอบขาดจำนวนได้ ในขณะที่เจ้าของเรือก็มีสิทธิที่จะตั้งผู้ตรวจสอบอิสระ (Independent surveyor) มาสำรวจจำนวนสินค้านับร่วมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร

ศาลถือว่า เงื่อนไขนี้ให้สิทธิผู้เช่าเรือที่จะหักค่าระวาง ใน ราคา C.I.F ของค่าสินค้าที่ส่งมอบขาดจำนวนได้ ถ้ามีความสูญหายเกิน 0.5 % และถ้ามูลค่าของสินค้าที่ขาดจำนวนมีมูลค่ามากกว่าค่าระวาง ผู้เช่าเรือก็ฟ้องเรียกในส่วนเกินนั้นได้อีก ซึ่งจะต้องนำ Hague Rules มาใช้

สำหรับ The Cargo Retention Clause นั้น เป็นการระบุเพื่อลงโทษเจ้าของเรือที่ทำการขนถ่ายที่ไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ต้องมีการสันนิษฐานว่าจำนวนสินค้าที่ขาดไปเนื่องจากเป็นความสูญเสียของการขนส่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ (an inevitable transportation loss) ควรจะเป็นเท่าใด โดยยอมให้มีสินค้าบางส่วนค้างอยู่บนเรือเมื่อมีการขนถ่าย เช่น น้ำมัน ยอมให้ผู้เช่าเรือหักค่าระวางที่คิดจากปริมาณสินค้าที่บรรทุกลงเรือตามมูลค่าของน้ำมันที่ค้างอยู่บนเรือ (อันเป็นน้ำมันซึ่งควรจะได้ขนถ่าย) อันนี้ไม่เหมือนกับ The out-turn loss clause เพราะยังใช้กันได้กับกรณีที่ปริมาณสินค้าที่ส่งมอบมากกว่าปริมาณสินค้าที่บรรทุกลงเรือ เช่น สินค้าได้ปนกับกากของสินค้าที่บรรทุกในครั้งก่อน ซึ่งบางครั้งก็จะใช้ทั้ง out-turn loss clause และ cargo retention clause รวมกันในสัญญาเช่าเรือเดียวกัน และนำไปใช้ในบิลออฟเลดิงด้วย จึงทำให้ผู้รับสินค้าต้องถูกหักค่าระวางในหลักการเดียวกันนี้

³⁰ Ibid., p. 79.

ถ้าในสัญญาเช่าเรือไม่มี out-turn loss clause หรือ cargo retention clause ผู้เช่าเรือ (หรือเจ้าของสินค้า) ไม่สามารถหักเอามูลค่าสินค้าที่สันนิษฐานว่าสูญหายจากค่าระวางได้ ยิ่งไปกว่านั้นถ้าเอา Hague Rules หรือ Hague Visby Rules³¹ มาใช้ เจ้าของเรือจะไม่ต้องรับผิดชอบแม้จะเกิดความเสียหายขึ้น (ความสูญเสียนั้นไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้จากการขนส่ง) เพราะความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากการขาดความเอาใจใส่ดูแลสินค้า แต่ถ้าเอากฎหมายคอมมอนลอว์มาใช้กับสัญญาขนส่ง (The Carriage Contract) เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบเพราะเป็นการสันนิษฐานให้รับผิดชอบเด็ดขาด เว้นแต่เขาจะสามารถอ้างเอาเงื่อนไขของข้อยกเว้นในสัญญาขนส่งหรือสัญญาเช่าเรือขึ้นมาเป็นข้อแก้ตัว

เงื่อนไขเกี่ยวกับค่าระวางสินค้าบรรทุกขาดจำนวน

(deadfreight)

ปกติแล้วสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวจะให้มีการรับรองว่าจะบรรทุกสินค้า "full and complete cargo"³² เต็มลำ และการติดค่าระวางนั้นจะก็ขึ้นอยู่กับน้ำหนักบรรทุก (tonnage) หรือจำนวนของสินค้าที่บรรทุกหรือส่งมอบ ซึ่งเป็นภาระคุ้มครองเจ้าของเรือในการเรียกค่าระวาง

³¹ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading Signed at Brussels on 25th August 1924 as Amended by Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968 (Hague Visby Rules)

³² "full and complete cargo" จำนวนสินค้าถ้าบรรทุกเต็มลำแล้วเรือจะไม่จม ซึ่งปกติจะอนุญาตให้จำนวนนั้นเปลี่ยนแปลงได้มากหรือน้อยกว่า 10 เปอร์เซ็นต์ (ตามความหมายที่ปรากฏใน The Marine Encyclopaedic Dictionary (1980))

ถ้าผู้เช่าเรือผิดคำรับรองก็ต้องจ่ายค่าระวางสินค้า บรรทุกขาดจำนวน (deadfreight) ซึ่งเป็นการชดเชยที่ผู้เช่าเรือไม่นำสินค้ามาบรรทุกให้เต็ม ลำด้วยเหตุนี้ ถ้าผู้เช่าเรือนำสินค้ามาบรรทุกเต็มตามจำนวน เจ้าของเรือจะได้ค่าระวางนั้น deadfreight จึงเป็นสิ่งทดแทนให้แก่เจ้าของเรือ

แต่ถ้าเจ้าของเรือต้องการบรรเทาความเสียหายของตน โดยการรับเอาสินค้าอื่นเข้ามาแทนนั้น ค่าชดเชยที่ เขาจะได้รับก็ลดลงโดยคำนวณจากจำนวนค่า ระวางในส่วนที่เกินซึ่งตนได้รับ แต่ถ้าเขาไม่ได้รับค่าระวางก็จะหักจากเงินที่เขาควรจะได้รับตาม สมควร

เงื่อนไขเกี่ยวกับสินค้า (cargo) อาจจะมีการกำหนด เกี่ยวกับปริมาณสินค้าที่จะบรรทุกไว้เป็นการเพื่อเหลือเพื่อขาดไว้ เช่นกำหนดว่า 5 % moloo (5 % more of less owners option) เป็นการให้สิทธิแก่เจ้าของเรือ หรือนายเรือที่จะรับ บรรทุกสินค้าในจำนวนมากหรือน้อยกว่าจำนวนสินค้าที่ตกลงกัน 5 เปอร์เซ็นต์ แล้วแต่จะเลือก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับระวางของสินค้าว่าจะสามารถรับสินค้าลงเรือได้จำนวนมากที่สุด เป็นจำนวนเท่าใด ซึ่ง จะระบุในสัญญาเช่าเรือ หรืออาจกำหนดว่า 10 % moloo or molchopt (10 % more of less charterers' option) หมายถึงผู้เช่าเรือมีสิทธิบรรทุกสินค้าลงเรือในจำนวนมากหรือน้อยกว่าจำนวนสินค้าที่ตกลงกัน 10 เปอร์เซ็นต์ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ที่ว่าหากผู้เช่าเรือเห็นว่าราคา สินค้าที่จะบรรทุกลงเรือในขณะนั้นราคาตกต่ำลง เช่น สินค้าพืชไร่ กล่าวคือ ราคาต่ำกว่าที่พ่อค้า ขายไปแล้ว ผู้เช่าเรือก็อาจจะเลือกบรรทุกสินค้าลงเรือให้มากที่สุดตามจำนวนที่ระบุในสัญญาเช่า เรือ แต่ถ้าหากช่วงที่สินค้าพืชไร่ขึ้นราคาสูงกว่าที่พ่อค้าขายไปแล้ว ผู้เช่าเรือก็จะบรรทุกสินค้าลงให้ น้อยที่สุดเท่าที่จะน้อยได้เพื่อลดการขาดทุน

เกี่ยวกับการบรรทุกขนถ่ายสินค้านี้เจ้าของเรือต้องพิจารณา ถึงโครงสร้าง สมรรถนะของเรือและอุปกรณ์ประจำเรือด้วยว่า เหมาะสมและสามารถทำการ ขนส่งหรือบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้ตามสัญญาหรือไม่ และต้องทำโดยปลอดภัย นอกจากนี้ยังต้อง คำนึงความจุของระวางว่าสามารถจุได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งเรียกว่า "stowage factor"

นอกจากนี้จะต้องมีการระบุรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้า ซึ่งมักจะ ต้องระวางสินค้าอันตรายด้วย ปกติเจ้าของเรือจะห้ามไม่ให้นำสินค้าอันตรายมาบรรทุกลงเรือและ สินค้าที่นำไปบรรทุกลงเรือจะต้องตรงกับที่ระบุไว้ด้วย หากผิดไปจากที่ระบุไว้เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะไม่ ขนส่งก็ได้

เงื่อนไขเกี่ยวกับท่าเรือบรรทุกขนถ่าย (Loading Port และ Discharging Port)

ในสัญญาเช่าเรือจะกำหนดท่าเรือ (port) ท่าเทียบเรือ (berth) หรืออู่เรือ (dock) สำหรับบรรทุกขนถ่ายไว้เสมออาจกำหนดเป็นหนึ่งแห่ง หรือหลาย แห่งก็ได้ ซึ่งอาจระบุชื่อท่าเรือหรืออาจเพิ่มเติมเงื่อนไขเกี่ยวกับที่หมายปลายทางทดแทนด้วยก็ได้ สำหรับกรณีที่เรือไม่สามารถขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่กำหนดได้ ก็ให้ใช้ท่าเรืออื่นแทนโดยสัญญา มัก เขียนว่า "So near there to she may safely get and lie always afloat" คือ ให้ไปยังท่าเรือที่ใกล้ที่สุดเท่าที่เรือจะปลอดภัยและลอยลำอยู่ได้ตลอดเวลา

เงื่อนไขเกี่ยวกับเวลาออกเลิกสัญญา (The Approach Voyage and Cancelling Clause)

ระยะเวลาที่กำหนดไว้ สำหรับให้สิทธิแก่เจ้าของเรือที่จะ นำเรือมาทำการบรรทุกสินค้าในช่วงเวลานั้น และหากนั้นกำหนดนี้ ผู้เช่าเรือก็มีสิทธิปฏิเสธไม่รับ เรือได้ เช่น laycan 18 - 30 June 1989 หมายความว่า กำหนดยอมรับเรือพร้อมที่จะบรร ทุกสินค้าเริ่มตั้งแต่วันที่ 18 June 1989 เป็นอย่างเร็วและไม่ช้ากว่า 30 June 1989 ถ้าหาก เร็วหรือช้ากว่านี้ เจ้าของเรือมีสิทธิปฏิเสธได้ อีกประการหนึ่งเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าเจ้าของ เรือจะไม่ถูกปฏิเสธถ้านำเรือมาบรรทุกสินค้าในช่วงดังกล่าว ก่อนถึงวันบอกเลิกสัญญา เรือจะต้อง พร้อมที่จะบรรทุกจริง ๆ ถ้าไม่พร้อมผู้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หรืออาจจะกำหนดให้สิทธิผู้ เช่าเรือบอกเลิกสัญญาก่อนเวลาที่คาดว่าเรือจะมาถึงท่าเรือบรรทุก 48 ชั่วโมง ก็ได้ (เช่น ใน แบบ Gencon Clause 10)

เงื่อนไขเกี่ยวกับระยะเวลาที่อนุญาตให้ทำการบรรทุกขนถ่าย (Laytime)

เงื่อนไขนี้จะกำหนดจำนวนวันและเวลาที่ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะทำการบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า หรือจะกำหนดเป็นปริมาณของสินค้าการบรรทุกขนถ่ายสินค้าต่อวันไว้ก็ได้ ทั้งนี้เพราะเจ้าของเรือจะสามารถทราบได้แน่นอนว่าเขาจะสามารถนำเรือไปรับจ้างต่อในท้องอื่น ๆ ได้อีกเมื่อใด ส่วนฝ่ายผู้เช่าเรือก็ต้องเร่งดำเนินการบรรทุกขนถ่ายให้ทันเวลาในบางครั้งสัญญาเช่าเรืออาจกำหนดให้มีค่าตอบแทน สำหรับกรณีที่ผู้เช่าเรือทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้เร็วกว่าเวลาที่อนุญาตไว้ (laytime) คือ เงินรางวัล (despatch money) แต่ถ้าหากใช้เวลาในการบรรทุกหรือขนถ่ายเกินกว่าเวลาที่อนุญาตไว้ จะต้องเสียเงินเป็นค่าชดเชยความเสียหายแก่เจ้าของเรือ คือ ดีเมอร์เรจ (demurrage)

เงื่อนไขเกี่ยวกับค่านายหน้าให้แก่ผู้ที่ซื้อของให้มีการเช่าเรือ (address commission)

ในสัญญาเช่าเรือมักจะมีเงื่อนไขที่เจ้าของเรือให้ค่านายหน้าแก่ผู้ซื้อของให้มีการเช่าเรือ ปกติก็จะได้แก่ผู้เช่าเรือนั่นเอง สำหรับในสัญญาที่ไม่มีข้อกำหนดค่านายหน้า (address commission) ผู้เช่าเรือมักจะได้รับอัตราค่าระวางที่ต่ำกว่าการมีเงื่อนไขเกี่ยวกับค่านายหน้า เพราะในกรณีที่มีการกำหนดให้ค่านายหน้าเจ้าของเรือจะทำการบวกค่านายหน้าไปกับค่าระวางเรียบร้อยแล้ว

เงื่อนไขเกี่ยวกับการประกันภัยเพิ่ม (Additional Premium) หรือ A/P

ในสัญญาเช่าเรือ ถ้าเรือมีอายุมากกว่า 15 ปี จะต้องเสียค่าประกันภัยทางทะเลเพิ่มเติมโดยมักจะมีผลทำให้เป็นภาระของเจ้าของเรือ ซึ่งจะต้องระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ ถ้าไม่มีการระบุไว้ในสัญญาภาระในการจ่ายค่าประกันภัยเพิ่มนี้จะตกเป็นของผู้เช่าเรือ

อนึ่ง นอกจากสัญญาเช่าเรือ 3 ประเภทที่กล่าวมาแล้ว ยังมีสัญญาเช่าเรืออีกชนิดหนึ่งซึ่งจัดอยู่ในประเภท Voyage Charterparty คือ Consecutive Voyage Charterparty ซึ่งเป็นสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวหลายเที่ยวติดต่อกัน มีหลักคล้ายกับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวเพียงเที่ยวเดียว (ตามที่ได้กล่าวมาข้างแล้ว) แต่ต่างกันในจำนวนเที่ยวของการเดินเรือ และมีระยะเวลาการเช่ามากกว่า โดยจะมีการกำหนดจำนวนครั้งของเที่ยวเรือ ส่วนเงื่อนไขการชำระค่าระวางขึ้นอยู่กับจำนวนเที่ยวเรือ มีการกำหนดเลย์ไทม์ (laytime) และดีเมอรัเรจ (demurrage) เช่นเดียวกับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวเพียงเที่ยวเดียวแบบสัญญามาตรฐานของ Conssecutive Voyage Charterparty มักจะใช้กับ Tanker Trade ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ ชนิดที่บริษัทเรือใช้กับบริษัทของตนเอง ได้แก่ แบบ Shellconsec อีกชนิดหนึ่งนำไปดัดแปลงใช้ตามความเหมาะสม ได้แก่ Intertanko's Interconsec 76³³

2.1.3.3 หน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ

เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือนี้ รวมถึงความรับผิดชอบในการดำเนินการต่อตัวสินค้าด้วย

ก. หน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

หน้าที่และความรับผิดชอบตาม Hague Rules และ Hague-Visby Rules

เนื่องจากใน Hague Rules (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading Signed at Brussels on the 25 th August, 1924) หรืออนุสัญญา

³³ Paul Tood, Contracts for the Carriage of Good by Sea, p. 113.

ระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลดิงให้เป็นอย่างเดียวกัน ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อ 25 สิงหาคม 1924 และ Hague-Visby Rules ((International Convention for the Unification of certain Rules of Law Relating to Bill of Lading Signed at Brussels on 23 rd Februry, 1968) หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลดิงให้เป็นอย่างเดียวกัน ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อ 25 สิงหาคม 1924 ตามที่แก้ไขโดยพิธีสาร ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อ 23 กุมภาพันธ์ 1968 ได้กำหนดมาตรฐานความรับผิดชอบขั้นต่ำของผู้ขนส่งสินค้าไว้ โดยมีเจตนาที่จะคุ้มครองเจ้าของสินค้า เช่นใน

Article 3 (1) ของ Hague-Visby Rules มี
หลักว่า ก่อนและขณะออกเดินเรือ ผู้ขนส่งต้องเอาใจใส่ตามสมควรต่อ

- (1) การทำให้เรือมีความพร้อมในการเดินทะเล
- (2) การจัดคนประจำเรือ อุปกรณ์และเสบียงเรืออย่าง

เพียงพอ

(3) การจัดให้ระวางห้องแช่แข็ง ห้องเย็น และส่วนอื่น ๆ
ของเรือเหมาะสมต่อการบรรทุกสินค้าได้ดี และปลอดภัยต่อการรับขนส่ง และรักษาสินค้า

Article 3 (2) เป็นหน้าที่ระหว่างเดินเรือต้องจัดให้มีการบรรทุก ยกขน จัดเรียงขนส่ง เก็บรักษา และขนถ่ายสินค้าอย่างถูกต้องและด้วยความระมัดระวัง ซึ่งอยู่ภายใต้ข้อยกเว้นของ Article 4 ในเรื่องภัยอันตราย (peril)

ใน Article 3 (1) จะแตกต่างจาก Article 3(2) ที่ Article 3 (1) ใช้เฉพาะก่อนหรือขณะเริ่มออกเดินเรือเท่านั้น ส่วน Article 3 (2) จะใช้ระหว่างเดินเรือ

ซึ่งในกฎหมายของอังกฤษได้นำเอา Hague-Visby Rules รวมเข้าไว้ในพระราชบัญญัติรับขนส่งของทางทะเล ค.ศ. 1971 (The Carriage of Good by Sea 1971) และได้บังคับใช้ในปี 1977 ฉะนั้น ตามกฎหมายอังกฤษจะไม่นำเอา Hague-Visby Rules มาใช้กับสัญญาขนส่งทั้งหมด เพราะกฎหมายอังกฤษจะอยู่ภายใต้บังคับตามกฎหมายจารีตประเพณี (The Common Law) ซึ่งได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดของเจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งไว้อย่างเคร่งครัด ซึ่งไม่ต้องพิสูจน์ว่าเกิดจากการละเลยไม่เอาใจใส่ หรือเจ้าของเรือจะยกข้อแก้ตัวว่า เขาไม่สามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดการผิดสัญญาไม่ได้

ความรับผิดเด็ดขาดนี้ แบ่งเป็น 2 อย่าง อย่างแรกเป็นความรับผิดระหว่างการเดินเรือของเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง เว้นแต่จะเกิดจากภัยอันตราย (peril) ที่เป็นเหตุการณ์ซึ่งอยู่นอกเหนือความควบคุมของเขา อย่างที่สองเป็นหน้าที่ในการดูแลรักษาสินค้า

ข้อยกเว้นไม่ต้องรับผิดอันเกิดจากภัยอันตราย (peril) นั้น จะนำมาใช้ก็ต่อเมื่อการเดินเรือนั้นไม่ใช่การเบี่ยงเบนทิศทาง (deviate) และเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งต้องดำเนินการเดินเรือในเวลาอันควร (reasonable despatch) และจะไม่นำไปใช้กับช่วงเวลาตั้งแต่เริ่มทำสัญญาจนถึงเวลาที่เรือมาถึงท่าเรือบรรทุก (The approach voyage) หรือ ไม่ใช่กับหน้าที่ในการทำเรือให้สามารถที่จะเดินทะเล

อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง มีสิทธิเสรีภาพที่จะทำสัญญานอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในกฎหมายจารีตประเพณี (The Common Law) และด้วยเหตุที่เจ้าของเรือมีอำนาจต่อรองมากกว่า จึงทำการลดความรับผิดของตนลง และกำหนดเงื่อนไขที่เป็นข้อยกเว้นในเรื่องภัยอันตราย (peril) เอาไว้ในสัญญามาก ๆ

จะเห็นได้ว่า มีความแตกต่างระหว่าง Hague-Visby Rules กับกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษ (The Common Law) ที่ Hague-Visby Rules ผู้ขนส่งจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดของเขา โดยการทำสัญญายกเว้น Articles 3 (1) และ (2) ของ Hague-Visby Rules ได้ หรือทำการเพิ่มข้อยกเว้นความรับผิดในเรื่องภัยอันตราย (peril) นอกเหนือไปจาก Articles 4 ได้อีก เพราะ Hague-Visby Rules นี้ได้กำหนดขึ้นเพื่อเป็นมาตรฐานความรับผิดขั้นต่ำของผู้ขนส่ง

สำหรับอังกฤษแล้วไม่ว่า Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules จะไม่นำมาใช้โดยตรงต่อสัญญาเช่าเรือหรือ ความรับผิดของเจ้าของเรือ เนื่องจากสัญญาเช่าเรือหรือความรับผิดของเจ้าของเรือจะต้องเป็นไปตามกฎหมายจารีตประเพณี (The Common Law) และนำไปใช้กับบิลออฟเลดิงด้วย เพราะอังกฤษได้รวมเอา Hague-Visby Rules มาเป็นกฎหมายแล้ว ตามที่ได้กล่าวข้างต้น

และไม่ว่า Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules จะใช้โดยตรงต่อสัญญาเช่าเรือหรือไม่ อนุสัญญาเหล่านี้ก็ยังต้องเกี่ยวข้องกับอยู่นั่นเอง เพราะมีแบบสัญญาเช่าเรือมาตรฐานจำนวนมากที่กำหนดเงื่อนไขความรับผิดของคู่สัญญาให้เป็นไปตาม Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules หรือบางส่วนของอนุสัญญาทั้งสองนี้ (ปกติจะให้เป็นไปตาม Article 3 (1) และ (2)) แต่ในสัญญาเช่าเรือแบบ Gencon ได้กำหนดความรับผิดของเจ้าของเรือไว้น้อยกว่าที่บัญญัติไว้ใน Article 3 ของ Hague-Visby Rules

ไม่ว่าในสัญญาเช่าเรือจะกำหนดเงื่อนไขความรับผิดของคู่สัญญาไว้น้อยกว่า Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules ไว้อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงมาตรฐานความรับผิดขั้นต่ำตามที่ได้กำหนดใน Hagues-Visby Rules Article 3 (8) ได้ ซึ่งมีใจความว่า ข้อความข้อสัญญา หรือข้อตกลงใด ๆ ในสัญญาขนส่งที่ปลดปล่อยผู้ขนส่ง จากความรับผิดต่อความสูญหาย บอบสลาย ต่อดัวสินค้า อันเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือละเลยต่อหน้าที่ ให้มีความรับผิดน้อยกว่าที่อนุสัญญานี้กำหนด เป็นโมฆะหรือ ไม่มีผลใช้บังคับ

หน้าที่ในการจัดเรือให้อยู่ในสภาพสามารถเดินทะเล

(Seaworthiness)

เจ้าของเรือหรือผู้ให้เช่าต้องจัดเรือที่ให้เช่าให้อยู่ในสภาพสามารถเดินทะเล คือ สภาพของเรือ โครงสร้างของตัวเรือ และเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือ สามารถพญกษัยในทะเลตามปกติได้ นอกจากนี้ยังต้องจัดให้น้ำมันอย่างเพียงพอ รวมไปถึงนายเรือ และคนประจำเรือที่มีความสามารถและมีจำนวนเพียงพอด้วย หน้าที่ในการจัดให้เรืออยู่ในสภาพสามารถเดินทะเล (Seaworthiness) นี้ รวมถึงความเหมาะสมในการขนส่งสินค้า (cargo worthiness) ด้วย

ในกรณีที่เรือไม่อยู่ในสภาพสมควรเดินทะเลหลังจากที่เรือออกเดินทางแล้ว ผู้เช่าเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากการนี้ได้ เพราะเจ้าของเรือมีหน้าที่ในการจัดเรือให้อยู่ในสภาพสามารถเดินทะเลในขณะที่เริ่มต้นเดินทาง (at the beginning of voyage) นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการจัดเรียงสินค้าและดูแลสินค้าหลังจากเรือเริ่มเดินทาง หากสินค้าสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบล่าช้า เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้ไม่ว่าจะเกิดจากกัปตัน ลูกเรือ ลูกจ้างของเรือก็ตาม เว้นแต่การจัดเรียงสินค้าได้กระทำตามคำสั่งของผู้ส่งสินค้า ผู้เช่าเรือ หรือกรรมกร หรือคนงานของผู้เช่าเรือ

หน้าที่ที่ต้องดำเนินการในเวลาอันควร (the duty to proceed with reasonable despatch)

เป็นหน้าที่โดยปริยายว่าผู้ให้เช่าหรือเจ้าของเรือต้องดำเนินการภายในเวลาอันควรทั้งระยะเวลาระหว่างเริ่มต้นเดินเรือจนถึงท่าเรือบรรทุก (the approach voyage)³⁴ และระหว่างเดินทางจากท่าเรือบรรทุกจนถึงท่าเรือขนถ่าย (on the voyage) ด้วยความเร็วตามสมควร หากเจ้าของเรือไม่เริ่มเดินทางในเวลาอันควร ก็ถือว่าการทำผิดหน้าที่ แต่หน้าที่นี้ไม่ใช่เงื่อนไข (condition) ของสัญญาที่ผู้เช่าเรือจะมีสิทธิโดยทันทีที่จะเลิกสัญญา เว้นแต่ความล่าช้านั้นรุนแรงถึงขนาดทำให้สัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ (frustrate)³⁵

³⁴ the approach voyage เป็นระยะเวลาตั้งแต่เริ่มทำสัญญาไปจนถึงเวลาที่เรือไปถึง ณ ท่าเรือบรรทุก

³⁵ ข้อความในสัญญาอาจแบ่งแยกได้เป็น 2 ชนิดคือ เป็นเงื่อนไข (the condition) กับเป็นคำรับรอง (the warranty) ในกรณีที่ผู้ให้เช่าหรือเจ้าของเรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญา ถือว่าเป็นการผิดสัญญา (breach of contract) ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะเลิกสัญญาได้ทันที เช่น เงื่อนไขวันที่คาดว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุก (expected ready to load) แต่สำหรับกรณีของคำรับรองแล้วหากไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ผู้เช่าเรือไม่มีสิทธิที่จะเลิกสัญญา เพียงแต่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในค่าเสียหายได้ (ถ้ามี) เช่น คำรับรองเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง (bunker fuel) หรือการไม่เดินเรือนอกเส้นทาง (deviation)

แต่เจ้าของเรือมีข้อยกเว้นที่จะไม่ต้องรับผิดชอบหน้าที่ในการเดินเรือภายในเวลาอันควรนี้ คือ ถ้าความล่าช้าเกิดจากภัยอันตราย (peril) แต่ข้อยกเว้นนี้ จะไม่ใช่กับระหว่างเริ่มเดินเรือจนถึงท่าเรือบรรทุก (the approach voyage) เพราะเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในความล่าช้าที่เกิดขึ้นระหว่างเริ่มเดินเรือจนถึงท่าเรือบรรทุกอยู่แล้ว เว้นแต่ในสัญญาจะได้ระบุไว้ชัดเจนแจ้งว่าให้ข้อยกเว้นในเรื่องภัยอันตรายมาใช้กับระหว่างเริ่มเดินเรือจนถึงท่าเรือบรรทุกด้วย

หน้าที่ในการแจ้งถึงการที่เรือมาถึง (Notice of Readiness)

เมื่อเรือมาถึงท่าเรือบรรทุก ผู้ให้เช่าหรือเจ้าของเรือ มีหน้าที่แจ้งถึงการมาถึงของเรือ โดยยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือ (Notice of Readiness) (NOR) เพื่อให้ผู้เช่าเรือเตรียมพร้อมที่จะทำการบรรทุกสินค้าในเวลาหนึ่ง หลังจากที่ได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือแล้ว

หน้าที่ในการไม่เดินเรือนอกเส้นทาง (deviation)

เป็นหน้าที่ที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวหรือใน บิลออฟเลตติง ที่ห้ามมิให้เดินเรือนอกเส้นทางการค้าปกติ (the ordinary trade route) ในระหว่างท่าเรือบรรทุกไปยังท่าเรือขนถ่ายสินค้า เว้นแต่สัญญาจะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น แต่เงื่อนไขข้อยกเว้นตามกฎหมายจารีตประเพณี และตาม Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules คือ ตามกฎหมายจารีตประเพณีได้กำหนดว่า จะเดินเรือนอกเส้นทางได้ต่อเมื่อกระทำเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล (safe life at sea) แต่ไม่รวมถึงการช่วยเหลือทรัพย์สิน (save property) เว้นแต่จะระบุไว้ในสัญญา ส่วนตาม Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules ได้กำหนดว่าจะเดินเรือนอกเส้นทางได้ต่อเมื่อกระทำเพื่อช่วยเหลือในทางทรัพย์สิน รวมทั้งกระทำ เพราะเหตุอันควรอื่น ๆ ด้วย เช่น ในสัญญาแบบ Gencon clause 3 ระบุให้เรือเดินนอกเส้นทางได้ถ้ากระทำเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์และทรัพย์สิน

ข. หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือ ได้แก่

หน้าที่ในการจัดหาสถานที่ทำการบรรทุกหรือขนถ่าย

ผู้เช่าเรือมีหน้าที่ต้องจัดหาท่าเรือ (port) หรือท่าเทียบเรือ (berth) สำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า และเพื่อให้เรือสามารถขึ้นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือได้ ปกติในสัญญาเช่าเรือจะระบุสถานที่ดังกล่าวไว้ โดยผู้เช่าเรือเป็นผู้กำหนด ในขณะที่ทำสัญญา แต่หากในสัญญาได้ระบุว่าให้เป็นไปตามที่ผู้เช่าเรือกำหนดในภายหลัง เช่นนี้ หลังจากที่ได้มีการทำสัญญาเช่าเรือ ผู้เช่าเรือมีหน้าที่ต้องจัดหาสถานที่ดังกล่าว สถานที่ที่ผู้เช่าเรือได้จัดหาตามสัญญาเช่าเรือนี้ ต้องเป็นสถานที่ที่ปลอดภัยซึ่งเรือสามารถลอยลำอยู่ได้ตลอดเวลา

หน้าที่ในการจัดเตรียมสินค้า

ผู้เช่าเรือมีหน้าที่ในการจัดเตรียมสินค้า หลังจากที่มีผู้เช่าเรือได้รับหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในการบรรทุกของเรือ (NOR) แล้ว อีกช่วงเวลาหนึ่งผู้เช่าเรือจะต้องเริ่มทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ฉะนั้น ผู้เช่าเรือจึงมีหน้าที่เตรียมสินค้าให้พร้อมในระหว่างเวลานั้น และสินค้านั้นต้องเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา อีกทั้งต้องไม่ใช่สินค้าอันตรายด้วย (dangerous cargo) ทั้งนี้ไม่ว่าสัญญาเช่าเรือจะได้กำหนดไว้หรือไม่ก็ตาม

หน้าที่ในการบรรทุกหรือขนถ่าย

หน้าที่นี้เมื่อเรือมาถึงยังท่าเรือบรรทุกหรือขนถ่าย และได้ขึ้นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมแล้ว หลังจากนั้นอีกระยะเวลาหนึ่ง เวลาสำหรับการบรรทุกขนถ่ายจึงเริ่มต้นผู้เช่าเรือมีหน้าที่ในการบรรทุกขนถ่ายให้เสร็จ เรียบร้อยภายในเวลาเลขไทยที่กำหนด หากเกิดความล่าช้าผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ให้เช่าหรือ เจ้าของเรือในรูปของดีเมอร์เรจ (demurrage) หรือค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) แล้วแต่กรณี

หน้าที่ในการชำระค่าระวาง (freight)

ผู้เช่าเรือมีหน้าที่ชำระค่าระวางตามที่ตกลงไว้ในสัญญาเช่าเรือ ทั้งนี้เพื่อเป็นการตอบแทนที่ได้ใช้เรือ ให้แก่ผู้ให้เช่า หรือเจ้าของเรือ ไม่ว่าจะคำนวณตามน้ำหนัก หรือปริมาณของสินค้า หรือตาม World Seale ก็ตาม ³⁶

2.2 แนวความคิดและประวัติความเป็นมาของดีเมอรัจ (Demurrage)

โดยหลักแล้วสัญญาขนส่ง (Contract of Affreightment) จะมีคู่สัญญาสองฝ่าย คือ ผู้ชำระค่าระวาง (freighter) และผู้ขนส่ง (carrier) ซึ่งความสัมพันธ์ของคู่สัญญาจะเป็นไปตามสัญญาขนส่งซึ่งเป็นลายลักษณ์อักษรหรือโดยการตกลงด้วยวาจาซึ่งจะไปปรากฏในบิลออฟเลดิง (Bill of Lading) โดยผู้ขนส่งรับว่าจะบรรทุกสินค้าตามที่ระบุไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนด หรืออาจจะทำเป็นสัญญาเช่าเรือ (Charterparty) ซึ่งผู้ชำระค่าระวาง (Freighter) ก็จะใช้คำว่า ผู้เช่าเรือ (Charterer) มีสิทธิใช้เรือบางส่วนหรือทั้งหมดเพื่อการขนส่งสินค้า ซึ่งในกรณีของสัญญาเช่านี้ จะมีการออกบิลออฟเลดิง ซึ่งเป็นใบรับสินค้าและเป็นเอกสารแสดงสิทธิ์ในตัวสินค้าด้วย ³⁷

³⁶ ตามกฎหมายจารีตประเพณี (The Common Law) เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะยึดหรือครอบครองสินค้า (lien) จนกว่าจะได้รับค่าระวาง ค่าระวางบรรทุกสินค้าขาดจำนวน (deadfreight) จากผู้เช่าเรือ ผู้รับสินค้า หรือผู้รับใบตราส่ง และจะใช้สิทธิเช่นว่านี้ต่อเมื่อสินค้ายังอยู่ในความครอบครองของตน ถ้าส่งมอบสินค้าไปแล้วสิทธิยึดหน่วงก็ไม่มีผลบังคับใช้

³⁷ Hugo Tiberg, The Law of Demurrage 3 ed. (London : Stevens & Sons, 1979), p. 4.

ผู้ชำระค่าระวางไม่จำเป็นจะต้องเป็นเจ้าของสินค้า แต่อาจจะเป็นผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้ส่งมอบสินค้า หรือผู้รับตราส่งซึ่งได้รับการตราส่ง ณ ท่าเรือขนถ่าย เขาอาจจะเป็นบุคคลที่สามซึ่งใช้เรือเพื่อบรรทุกสินค้าซึ่งเป็นของบุคคลอื่นโดยเป็นผู้ว่าจ้างขนส่งตามสัญญาเช่าเรือ ซึ่งจะถือว่าเป็นผู้เช่าเรือ หรือผู้ชำระค่าระวาง ดังนั้นการเป็นคู่สัญญากับเจ้าของเรืออาจมีหลายสถานะ เช่น เป็นเจ้าของสินค้าผู้ส่งสินค้าหรือ ผู้รับสินค้า ซึ่งในบทต่อไปจะได้กล่าวถึงความรับผิดชอบในค่าดีเมอรัเรจ โดยจะแบ่งแยกฐานะของคู่สัญญาต่าง ๆ ในสัญญาเช่าเรือเป็นกรณี ๆ ไป

ในการทำความเข้าใจความหมายของลักษณะสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charterparty) ซึ่งคู่สัญญามีจุดมุ่งหมาย คือ ขนส่งสินค้าให้มีความรวดเร็วและปลอดภัย ซึ่งการขนส่งสินค้าอาจจะมี 3 ลักษณะ ลักษณะแรกคือเจ้าของเรือเป็นผู้ขนส่งเอง ส่วนลักษณะที่สองต้องอาศัยการปฏิบัติการของผู้เช่าเรือร่วมด้วย เช่น ในท่าเรือบรรทุกผู้เช่าเรือต้องปฏิบัติการร่วมด้วยเสมอ โดยการจัดหาสินค้ามาเพื่อทำการบรรทุกและนำสินค้าลงเรือ ส่วนอีกลักษณะคือ การขนถ่าย ณ ท่าเรือขนถ่ายก็ต้องการให้ผู้เช่าเรือปฏิบัติการร่วมด้วยเช่นกัน

เงื่อนไขของการบรรทุกและการขนถ่ายสินค้ามีความคล้ายคลึงกัน ปัญหาที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับการขนถ่ายจึงมักจะคล้ายคลึงกับการบรรทุกสินค้าด้วย ส่วนความแตกต่างระหว่างการบรรทุกและการขนถ่ายนั้นจะได้กล่าวในบทต่อไป เป็นที่น่าสนใจว่าการบรรทุกและการขนถ่ายที่ดีจะต้องปฏิบัติการร่วมกันระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ เช่นการขนถ่ายนั้น อาจจะต้องรอคำสั่งจากผู้เช่าเรือว่าจะให้เรือแล่นไปยังจุดหมายใดต่อไป

นอกจากการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือในการขนส่งสินค้าแล้ว ก็อาจจะมีปฏิบัติการอย่างอื่นอีก เช่น ผู้เช่าเรือต้องจัดหาท่าเทียบเรือสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่าย และต้องจัดเตรียมเอกสารการขนส่ง (The shipping documents) สิ่งเหล่านี้ คือการร่วมปฏิบัติการของคู่สัญญา ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ

ในทางปฏิบัติสามารถแบ่งหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาโดยปริยายได้ว่า ประการแรก เป็นการแบ่งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งแต่ละครั้ง (ในกรณีซึ่งถือเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่คู่สัญญาในกรณีเหตุการณ์ปกติ) ประการต่อมาคือ ความเสียหายหรือสูญหายต่อตัวสินค้าอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุของการขนส่ง ซึ่งเป็นความเสียหายของผู้เช่าเรือ (ในขณะที่เจ้าของเรือนั้นมีหน้าที่ดูแลสินค้าให้ปลอดภัย อันเป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด) ส่วนเจ้าของเรือก็อาจได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากความล่าช้าที่เกิดขึ้นแก่เรือเพราะความผิดของผู้เช่าเรือ³⁸

ความเสียหายในประการแรกจะไม่ขอกว่าถึง เพราะเป็นค่าใช้จ่ายปกติที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง แต่ความเสียหายที่จะนำมาพิจารณาอีกคือ ความเสียหายที่ไม่ได้เกิดจากการปฏิบัติตามปกติ เช่น การสูญเสียเวลาของเจ้าของเรือที่ให้ผู้เช่าเรือได้ใช้เรือ กล่าวคือ มีการกำหนดระยะเวลาเลย์ไทม์ (laytime) ซึ่งได้กำหนดไว้เพื่อให้ผู้เช่าเรือได้ใช้ในการบรรทุกหรือขนถ่ายสำหรับการเดินเรือแต่ละครั้ง และผู้เช่าเรือมีสิทธิตามสัญญาที่จะใช้เวลาสั้น แต่หากระยะเวลาที่ได้ล่วงพ้นไปแล้วผู้เช่าเรือยังคงใช้เรือเพื่อการบรรทุกหรือขนถ่ายต่อไปอีก มีปัญหาว่าระยะเวลาที่ล่วงเลยไปนั้น ถือว่าเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเจ้าของเรือ และความเสียหายเจ้าของเรือนั้น ควรจะได้รับชดเชยอย่างไรจึงทำให้มีการกำหนดดีเมอรัเรจขึ้น

การแบ่งหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญา จึงเป็นเรื่องสำคัญ แต่หากมีการแบ่งหน้าที่ไม่ชัดเจน เช่น ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าปฏิบัติการของกรรมกร (stevedor) ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้า ฉะนั้น แม้คู่สัญญาฝ่ายนั้นจะไม่ได้เกี่ยวข้องกับปฏิบัติการนั้น ก็ต้องรับผิดชอบ เช่น ในบิลออฟเลดิงบางครั้งมีการระบุดีเมอรัเรจ (demurrage) ผู้รับสินค้าแม้ไม่มีส่วนร่วมในการขนถ่ายสินค้า และแม้ไม่ได้รับแจ้งถึงการมาถึงของสินค้าก็ต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอรัเรจที่เกิดขึ้น เพราะต้องผูกพันตามเงื่อนไขที่กำหนดในบิลออฟเลดิง

³⁸ Hugo Tiberg, The Law of Demurrage, p. 6.

การพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการใด และใครเป็นผู้รับผิดชอบ ในการปฏิบัติการนั้น หากเกิดขึ้นในส่วนปฏิบัติการของผู้เช่าเรือ ผู้เช่าเรือก็ต้องรับผิดชอบในทำนองกลับกันหากอยู่ในส่วนปฏิบัติการของเจ้าของเรือ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ เช่น เมื่อเกิดความล่าช้าขึ้นแก่เรือ ทำให้เรือไม่สามารถบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้ภายในเวลาเลขีไทม์ และความล่าช้านี้อยู่ในระหว่างการปฏิบัติการที่ผู้เช่าเรือรับผิดชอบเวลาดีเมอร์ เรจ จะเกิดขึ้นทันที โดยผู้เช่าเรือต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอร์ เรจ ในขณะที่เจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบในส่วนปฏิบัติการของตน กล่าวคือ ต้องพิจารณาว่าเจ้าของเรือมีส่วนทำให้เกิดความล่าช้าหรือไม่ ถ้าเรือมีส่วนทำให้เกิดความล่าช้า เจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบด้วย

ประวัติความเป็นมา

ในสมัยก่อนสัญญาขนส่งไม่ได้ระบุความรับผิดในเรื่องเวลาไว้ จึงไม่มีปัญหาเรื่องความล่าช้าที่เกิดขึ้นแก่เรือเหมือนสมัยปัจจุบัน เพราะในสมัยก่อนไม่ค่อยให้ความสำคัญกับเวลาเท่าใดนัก ฉะนั้นไม่ว่าจะมีเหตุการณ์อะไรที่ทำให้เรือเกิดความล่าช้า เจ้าของเรือก็ต้องให้เรือคอยจนกว่าจะปฏิบัติการแล้วเสร็จ เช่น ในกรณีที่เกิดพายุ น้ำลง หรือเกิดจากผู้รับสินค้าที่ทำการรับสินค้าช้า หรือเกิดจากผู้ชำระค่าระวาง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าที่เกิดขึ้น ต่อมาในราวศตวรรษที่ 7 หรือ 8 ได้มีประมวลกฎหมายที่เรียกว่า Code of Rhodos ได้กำหนดเวลาให้ผู้ชำระค่าระวาง (freighter) 10 วันเพื่อใช้ในการบรรทุกหรือขนถ่าย ต่อมาในปี ค.ศ. 1255 ได้ปรากฏใน The Statue the Duke Zenon ระบุว่า ในท่าเรือขนถ่ายถ้าพ่อค้าไม่ได้จัดเตรียมรับสินค้าให้พร้อมภายหลังจากวันที่รับแจ้งว่าเรือพร้อมแล้วระยะหนึ่งจะต้องชำระเงินจำนวนหนึ่งในแต่ละวันถัดไป วันถัดจะเกิดจากลมฟ้าอากาศที่ไม่เอื้ออำนวย และนี่คือดีเมอร์ เรจ (demurrage) ที่แท้จริง ซึ่งกำหนดขึ้นเพื่อเป็นค่าชดเชยล่วงหน้า โดยกำหนดเป็นเงินจำนวนหนึ่ง ซึ่งพิจารณาจากความเสียหายที่แท้จริงที่ผู้ขนส่งได้รับ³⁹

³⁹ Ibid., p. 9-10.

ในประวัติศาสตร์ของเยอรมัน ได้มีการพัฒนาสัญญาขนส่งในระยะแรกที่ยุโรปตอนเหนือ เริ่มแรกไม่มีการแบ่งแยกระหว่างผู้ชำระค่าระวาง กับเจ้าของเรือชัดเจนนัก เพราะพ่อค้าในสมัยนั้นปกติจะขนส่งสินค้าด้วยเรือของตนเอง และมักเดินทางไปเจรจาต่อรองกับผู้ขายในต่างประเทศด้วยตนเองเช่นกัน จนกระทั่งในศตวรรษที่ 12 จึงรู้จักเช่าเรือเพื่อบรรทุกสินค้า ซึ่งอาจจะเป็นการเช่าเรือทั้งลำหรือบางส่วน และสัญญาระยะแรกก็ทำกันด้วยวาจา ต่อมาจึงตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษร โดยเขียนเงื่อนไขสัญญาไว้ในหนังสือที่เรียกว่า "City Book" ต่อมาจึงได้ทำเป็นสัญญาซึ่งเรียกว่า สัญญาเช่าเรือ (Charterparty) ซึ่งมาจากคำว่า "carta partita"⁴⁰ จากการพัฒนาสัญญาขนส่งจึงทำให้เห็นความสำคัญที่จะกำหนดเวลาที่อนุญาตให้ผู้ชำระค่าระวางใช้ในการบรรทุกหรือขนถ่ายลงในสัญญา ซึ่งปรากฏในสัญญาเช่าเรือที่เรียกว่า "The Henseatic Charterparties" ต่อมาจึงมีประมวลกฎหมายที่เรียกว่า Hanseatic Wisby Code และหลังจากนั้นก็ได้รับการปรับปรุงแก้ไข Hanseatic Wisby Code โดยระบุระยะเวลาดีเมอร์เรจไว้เป็นเวลาที่แน่นอน และระบุค่าเสียหายที่จะต้องชำระเพื่อความล่าช้าที่เกินกว่าเวลานี้ไว้ด้วย (Damages for Detention)

ในอังกฤษสมัยกลาง ศาล Admiralty ได้นำกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ที่ใช้ในการพิจารณาคดีของยุโรป ซึ่งได้รวบรวมจากแหล่งต่าง ๆ ที่ใช้กันทั่วยุโรปมาใช้ ต่อมาได้เกิดข้อขัดแย้งระหว่างคำพิพากษาของศาล Admiralty กับศาล Common Law ขณะที่กฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) ได้รับการพัฒนาเป็นลำดับ ซึ่งไม่มีอิทธิพลต่อประเทศอื่น แต่เรื่องสัญญาขนส่งที่เกี่ยวกับประเพณีการค้านั้น ไม่อาจหลีกเลี่ยงอิทธิพลของจากประเทศอื่น ๆ ได้ จึงนำมาเป็นแบบอย่าง เพราะในศาลคอมมอนลอว์ก็เผชิญปัญหาที่คล้ายกับต่างประเทศเช่นกัน ซึ่งนอกจากในสัญญาเช่าเรือจะระบุเวลาที่เรือต้องคอยเพื่อขนถ่ายสินค้า เจ้าของเรือยังต้องการที่จะระบุถึงการชำระเงินอันเนื่องมาจากความล่าช้าเมื่อนั้นเวลาที่ระบุด้วย ศาลจึงแก้ปัญหาด้วยการสร้างหลักกฎหมายดีเมอร์เรจ (Law of Demurrage) ขึ้นเอง ในกฎหมายอังกฤษจึงสร้างหลักความรับผิดเด็ดขาด (Strick Liability) ขึ้นมีลักษณะเป็นการกำหนดเวลาที่แน่นอนให้ปฏิบัติหน้าที่ และถ้าไม่ได้ระบุดีเมอร์เรจไว้ในสัญญา ก็จะต้องตีความนั้นเหมือนกับสัญญาที่ใช้ในทางการค้าทั่วไป

⁴⁰ Ibid.,

(Commercial Contract) โดยศาลจะไม่ให้นำเอากฎเกณฑ์เรื่องเลขไทม์และดีเมอร์เรจในแบบสัญญามาตรฐานที่พบในสัญญาอื่นมาใช้ กล่าวคือ ศาลจะพิจารณาจากเนื้อหาของสัญญาตัวเองว่าคู่สัญญาแต่ละฝ่ายมีหน้าที่อย่างไร และนั้นในปัจจุบันผู้เช่าเรือในสัญญาเช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในความล่าช้าที่เกิดจากความผิดของตน หรือขาดความเอาใจใส่ต่อการปฏิบัติหน้าที่ โดยต้องชำระค่าชดเชยในการเสียเวลาให้แก่เจ้าของเรือ เหตุที่ตีความเช่นนี้เพราะศาลมีหลักว่า การตีความจะต้องเป็นไปตามเจตนารมณ์ของคู่สัญญา ในขณะที่ระบบประมวลกฎหมาย (Codified System) ได้วางกฎเกณฑ์และรวบรวมหลักที่จะใช้ในการตีความสัญญาไว้เรียบร้อยแล้ว ซึ่งต่างจากระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ที่นำเอาคำพิพากษาในคดีเก่าซึ่งเป็นคดีเฉพาะมาใช้ในการตีความสัญญาในคดีต่อ ๆ มา ⁴¹

ศาลในสหรัฐอเมริกากำหนดให้เป็นหน้าที่ของศาลสหพันธรัฐ (Federal Courts) ที่จะตีความสัญญาเช่าเรือที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล "in Admiralty" ซึ่งได้รับอิทธิพลจากคำพิพากษาอังกฤษ (ที่ได้รับอิทธิพลจากยุโรปอีกต่อหนึ่ง)

ในฝรั่งเศสก็มีการพัฒนากฎหมายด้วยเช่นกัน เรียกว่า The Ordonnance de la Marine of 1681 แต่ไม่ได้ระบุว่าดีเมอร์เรจเป็นข้อยกเว้นของจารีตประเพณี (Local Custom) เช่นเดียวกับใน The Napoleonic commercial code of 1807 เนื่องจากในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายลาติน ซึ่งประกอบด้วย ฝรั่งเศส เบลเยียม อิตาลี ได้ใช้กฎหมายจารีตประเพณี (Local Custom) เป็นที่มาของกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตามเมื่อไม่นานมานี้อิตาลีก็ได้มีการระบุหลักเกณฑ์เรื่องดีเมอร์เรจไว้ใน Code of Navigation 1942 ⁴²

⁴¹ Ibid., p. 12.

⁴² Ibid., p. 13.

ในกระบวนการนิติบัญญัติของสแกนดิเนเวีย ในเรื่องการทำสัญญานั้นจะไม่นิยามความเจตนาที่แท้จริงของคู่สัญญา แต่มุ่งที่จะแก้ปัญหาจากการพิจารณาถึงประโยชน์ของคู่สัญญาทั้งหมดที่เกี่ยวข้องโดยอาศัยหลักประสงการณ์และวิธีปฏิบัติที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้นกฎหมายชนของทางทะเลของสวีเดน ค.ศ. 1667 (The Swedish Maritime Code of 1667) ได้มีการระบุเรื่องเลย์ไทม์ และค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ดังเช่นปรากฏใน Chapter 5 ของ The Skiplego Balk ระบุว่า "บุคคลซึ่งเช่าหรือจ้างเรือจะต้องจ่ายค่าขนส่งตามที่ได้ตกลงไว้ไม่ว่าจะได้มีการบรรทุกทั้งลำเรือหรือบางส่วนหรือไม่ก็ตาม แต่ถ้าเป็นการจ้างบรรทุกบางส่วนของเรือ หากนั้นเวลาที่ตกลงกันให้นำสินค้ามาบรรทุกแล้วนายเรือก็ไม่มีหน้าที่จะต้องให้เรือคอยอีกต่อไป โดยสามารถที่จะแล่นเรือไปได้เลย และยังสามารถเรียกเอาค่าระวางได้อีกด้วย" บทบัญญัตินี้เป็นการกำหนดขึ้นถ้าการเช่าเรือลำนั้นมีผู้เช่าเรือหลายคนเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือ และก็เพื่อประโยชน์ของผู้ชำระค่าระวางอื่น ๆ ด้วย แต่กรณีเช่นนี้ไม่เหมาะที่จะนำไปใช้กับกรณีที่บุคคลคนเดียวเช่าเรือทั้งลำ และกรณีเช่นนี้ถ้าสัญญาไม่ได้ระบุระยะเวลาเลย์ไทม์ไว้ ก็ให้เป็นไปตามกฎหมาย คือ lay day 15 วัน เมื่อนั้นเวลาที่อนุญาตดังกล่าวแล้ว ยังบรรทุกไม่เสร็จเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกค่าชดเชย ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงของคู่กรณีหรืออาจจะตั้งอนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดก็ได้ และหลังจากระยะเวลาดีเมออร์เรจตามกฎหมายได้สิ้นสุดลงแล้ว เรือจึงจะมีสิทธิแล่นไปได้

จากบทบัญญัติของกฎหมายนี้สันนิษฐานได้ว่าเงื่อนไขต่าง ๆ ในการส่งมอบสินค้าได้กำหนดไว้เป็นขั้นแน่ชัดและเป็นลักษณะทั่วไปของสัญญาสมัยก่อน ด้วยเหตุที่ระยะเวลาที่ใช้ในการบรรทุกมีความสำคัญน้อย และระยะเวลาที่ใช้ในการขนถ่ายก็ไม่ได้กำหนดไว้แน่นอน เนื่องจากไม่อาจทราบได้ว่าเรือจะใช้เวลาสำหรับการขนส่งนานเท่าใด ดังนั้นจึงต้องการที่จะกำหนดเลย์ไทม์ในการขนถ่ายให้แน่ชัด เวลาที่กำหนดไว้คือ 8 วัน สำหรับการขนส่งภายในทะเล Baltic และ 14 วัน สำหรับการขนส่งนอกทะเล Baltic ⁴³ หากเกิดความล่าช้าขึ้น เมื่อนั้นเวลาดังกล่าวจะเกิดความเสียหาย แต่ความล่าช้านี้จะต้องไม่เกิดจากเหตุสุดวิสัย (Act of God)

⁴³ Ibid., p. 15.

ประมวลกฎหมายของเดนมาร์กและนอร์เวย์ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ ไม่ได้บัญญัติไว้เหมือนกับกฎหมายของสแกนดิเนเวีย เพียงแต่ในประมวลกฎหมาย 4 เล่มของคริสเตียน 5 (The Code of Christian) ได้ระบุว่าจะต้องชำระค่าระวางไม่ว่าจะมีการบรรทุกสินค้าลงเรือหรือไม่ ผู้ชำระค่าระวางต้องชำระค่าชดเชยให้แก่เจ้าของเรือเพื่อความล่าช้าที่เกิดขึ้นเมื่อพ้นระยะเวลาที่ตกลงไว้ เว้นแต่เป็นความล่าช้าอันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย

หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเลย์ไทม์ ตามกฎหมายในนอร์เวย์และสวีเดนได้จัดทำตาราง (scale) ของเลย์ไทม์เพิ่มเติมขึ้นมาเพื่อใช้เป็นบรรทัดฐาน จุดกำเนิดของระบบนี้ยังเป็นที่ยังงันอยู่ ทราบแต่ว่าพบร่างกฎหมายของสวีเดนและนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายใหม่ในปี ค.ศ. 1837 และ ปี ค.ศ. 1847 ซึ่งบางครั้งอาจมองว่ามีวิวัฒนาการมาจากหลักเกณฑ์ของสวีเดนสมัยเก่าที่กำหนดเลย์ไทม์เพื่อการขนถ่ายไว้แน่นอน ระบบนี้ได้มีการรวบรวมคำสมัยใหม่ ที่ใช้กับทั้งการบรรทุกและการขนถ่ายเป็นต้นว่า วันที่เรือต้องคอยเพื่อทำการบรรทุกและขนถ่ายโดยไม่ต้องจ่ายค่าระวาง ในที่นี้เรียกว่า "lay days" ในนอร์เวย์ได้นำระบบนี้มาดัดแปลงแก้ไขเป็นกฎหมายในปี 1860 และในสวีเดนได้พัฒนาเป็นกฎหมายขนส่งทางทะเลฉบับใหม่ ค.ศ. 1864 (The New Maritime Code of 1864) ส่วนในเดนมาร์กได้นำตารางเลย์ไทม์นี้มาใช้ในปี ค.ศ. 1892

นอกจากนี้แล้วในสวีเดนก็ยังมีประมวลกฎหมายสวีเดน ค.ศ. 1864 ซึ่งรวบรวมมาจากลักษณะประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเยอรมัน ค.ศ. 1863 ปรับปรุงแบบร่างสมัยเก่าเป็นแบบประมวลกฎหมายเช่นเดียวกับประมวลกฎหมายของเยอรมัน อันมีรายละเอียดระบุเกี่ยวกับเรื่องคู่สัญญาที่ไม่ปฏิบัติตามสัญญา และมีการแบ่งแยกอุปสรรคขัดขวางตัวเรือกับอุปสรรคขัดขวางการปฏิบัติการในหน้าที่เกี่ยวกับการบรรทุกหรือขนถ่ายของผู้เช่าเรือ จำนวนวันเลย์ไทม์จะถูกกำหนดตามตารางที่กำหนดไว้ (The fixed scale) และจำนวนวันดีเมอร์เรจจะถูกกำหนดว่าไม่เกินกว่าครึ่งหนึ่งของระยะเวลาเลย์ไทม์⁴⁴ ("in no case to exceed" one half of lay days) และได้กำหนดค่าชดเชยสำหรับระยะเวลาที่เกินกว่าระยะเวลาเลย์ไทม์ไว้ชัดเจนด้วย

⁴⁴ Ibid., p. 15.

โดยสรุปในระยะหลังประเทศต่าง ๆ ทั้งในยุโรป อเมริกา และสแกนดิเนเวีย ได้ให้ความสำคัญของเวลามากขึ้น ประเทศต่าง ๆ จึงได้พยายามพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับดีเมอร์-เรจ เพื่อกำหนดให้เป็นค่าชดเชยแก่เจ้าของเรือที่เรือเกิดความล่าช้า และต้องการรักษานผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ แต่ก็เพื่อผู้เช่าเรือด้วย โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเวลาที่อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่าย กำหนดจำนวนของดีเมอร์เรจ ประเทศเหล่านี้ได้มีการมีเอาหลักกฎหมายของประเทศใกล้เคียงมาเป็นแบบอย่าง และนำเอาคดีต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น หรือธรรมเนียมประเพณีของประเทศใกล้เคียงมาเป็นแนวทางในการบัญญัติกฎหมายของตนอีกด้วย

2.2.1 ความหมายและวัตถุประสงค์ของดีเมอร์เรจ

Demurrage หมายถึงจำนวนเงินที่ผู้เช่าเรือจ่ายให้แก่เจ้าของเรือ เนื่องจากเกิดความล่าช้าขึ้นกับเรือ⁴⁵ ซึ่งเป็นผลมาจากการที่ผู้เช่าเรือได้ยึดหน่วงเรือไว้เกินกว่าเวลาบรรทุกหรือขนถ่ายที่ตกลงหรือเวลาอันสมควร

ผู้พิพากษาในศาลของอังกฤษท่านหนึ่ง ได้กล่าวว่า⁴⁶

"แม้ว่าเรือจะได้จอดอยู่ในท่าเรือเฉย ๆ ก็มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น เจ้าของเรือจะได้รับความเสียหายถ้าการบรรทุกหรือขนถ่ายใช้เวลานานกว่าที่ตกลงไว้ และยิ่งส่งผลให้เจ้าของเรือจะต้องเลื่อนการรับจ้างบรรทุกครั้งต่อไปออกไป ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการตกลงชดเชยความเสียหายเหล่านั้น โดยปกติผู้เช่าเรือจะตกลงในสัญญาให้มีการจ่ายเงินในอนาคต ซึ่งเรียกว่า "demurrage" โดยกำหนดอัตราเป็นวันตามเวลาที่เกิดความล่าช้าแก่เรือเกินกว่าเวลาที่อนุญาตให้บรรทุกขนถ่าย"

⁴⁵ Michael Brynmôr Summerskill, Laytime (London : Stevens & Sons, 1982) p. 220.

⁴⁶ ผู้พิพากษา Donaldson กล่าวในคดี Novico A.G. v. Vrontados Nafiki Etairia P.E. (1968) , Lloyd's Rep. 379 p. 383.

ในขณะที่ The Charterparty laytime Definition 1980⁴⁷ กล่าวว่า "27 'DEMURRAGE' หมายถึงเงินที่จ่ายให้แก่เจ้าของเรือ เนื่องจากความล่าช้า ซึ่งเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในการบรรทุกและหรือขนถ่ายในขณะที่เลย์ไทม์ได้สิ้นสุดลงแล้ว"

ดีเมอรัเรจในความหมายอย่างแคบหมายถึงเงินจำนวนหนึ่งซึ่งผู้เช่าเรือตกลงจ่ายให้แก่เจ้าของเรือในฐานะที่เป็นค่าเสียหายที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า (liquidated damages) เพื่อความล่าช้าที่เกิดขึ้นเมื่อพ้นระยะเวลาที่กำหนดไว้เพื่อการบรรทุกหรือขนถ่าย หรือเมื่อพ้นระยะเวลาอันสมควรเพื่อการบรรทุกหรือขนถ่าย ซึ่งเงินจำนวนนี้จะจ่ายเฉพาะจำนวนเงินที่กำหนดไว้แน่นอนเท่านั้น ถ้ามีความล่าช้าเกิดขึ้นต่อจากนั้นเจ้าของเรือต้องเรียกเอาค่าเสียหายในฐานะที่เป็น ความเสียหายที่ไม่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า (unliquidated damages) ซึ่งเรียกว่า ค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) คำว่า demurrage ในบางครั้งก็ใช้ครอบคลุมถึงความหมายของสองคำนี้⁴⁸

⁴⁷ ซึ่งได้มีมติโดย The United Nations เป็นความร่วมมือกันของ The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) กรุงโคเปนเฮเกน Comite Maritime International (CMI), Antwerp, The Federal of National Associations of Ship Broker and Agents (FONASBA) London และ The General Council of British Shipping (GCBS), London ในเดือน ธันวาคม ค.ศ. 1980.

⁴⁸ Sir Alan Abraham Mocatta, Michael J. Mustill and Stewart c. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading 18th ed. (London : Sweet & Maxwell, 1977), p. 303.

วัตถุประสงค์ของดีเมอร์เรจ (Demurrage)

การกำหนดดีเมอร์เรจขึ้นก็เพื่อประสานประโยชน์ของเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ ซึ่งวัตถุประสงค์ของดีเมอร์เรจมี 3 ประการ คือ ⁴⁹

1) เพื่อให้เป็นการชดเชย (Reparative) วัตถุประสงค์นี้เพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือ กล่าวคือ เมื่อผู้เช่าเรือใช้เรือเกินกว่าเวลาที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ เป็นเหตุให้เรือเกิดความล่าช้า เจ้าของเรือต้องเสียเวลา และเกิดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ขึ้นในระหว่างที่เกิดความล่าช้า ดีเมอร์เรจจึงเป็นตัวกำหนดให้มีการชดเชยแก่เจ้าของเรือในความสูญเสียและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และเป็นการตอบแทนที่เรือยังอยู่ให้ปฏิบัติการต่อไป แม้จะพ้นเวลาเลยไทม์แล้วก็ตาม

2) เพื่อให้เกิดการสงวนสิทธิ์ (Retentive) การสงวนสิทธิ์กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ของผู้เช่าเรือให้มีสิทธิ์ที่จะเอาเรือไว้ แม้จะพ้นเวลาเลยไทม์ไปแล้วก็ตาม ถ้าผู้เช่าเรือยังปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายไม่เสร็จก็มีสิทธิ์จะเอาเรือไว้ต่อไปได้อีกระยะหนึ่งกล่าวคือถ้าไม่มีดีเมอร์เรจผู้เช่าเรือก็ไม่มีสิทธิ์ใด ๆ ที่จะหน่วงเหนี่ยวเรือไว้เมื่อพ้นเวลาเลยไทม์ วัตถุประสงค์นี้เพื่อบังคับให้เรืออยู่ต่อไปแม้จะเกิดความล่าช้าขึ้นก็ตาม (แต่ความล่าช้าที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องไม่ช้าจนถึงขนาดที่ทำให้สัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ เพราะเจ้าของเรือมีสิทธิ์เลิกสัญญาและถอนเรือไปยังที่อื่นได้เลย)

3) เพื่อเป็นการลงโทษ และเป็นการกระตุ้นผู้เช่าเรือ (Punitive and Incentive) ถ้าผู้เช่าเรือปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายไม่เสร็จภายในเวลาที่กำหนดเขาจะถูกลงโทษโดยการชำระค่าดีเมอร์เรจ นอกจากนี้การกำหนดดีเมอร์เรจยังเป็นการกระตุ้นให้ผู้เช่าเรือต้องกระทำหน้าที่ในการบรรทุกหรือขนถ่ายด้วยความเอาใจใส่และรวดเร็วและหลีกเลี่ยงความล่าช้าที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้เสร็จทันเวลาที่เขาได้รับอนุญาต และก็เพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือที่จะได้รับเรือคืนโดยเร็ว

⁴⁹ Hugo Tiberg, The Law of Demurrage, p. 40-41.

การกำหนดดีเมอร์ เรจก็เพื่อประโยชน์ทั้งของเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ เพราะถ้าในสัญญาเช่าเรือได้กำหนดให้มีการชำระค่าดีเมอร์ เรจ ตามราคาที่ได้ตกลงกันได้แล้ว ผู้เช่าเรือยังสามารถที่จะเอาเรือไว้ได้ตามเวลาดีเมอร์ เรจนั้น แต่ถ้าไม่มีการตกลงกำหนดดีเมอร์ เรจและมีความล่าช้าเกิดขึ้นหลังจากพ้นเวลาเลยแต่แล้ว แต่ไม่ถึงขนาดทำให้หมดประโยชน์ในทางการค้า เจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะแล่นเรือออกไปทันทีที่เลยแต่สิ้นสุดลง ในทางกลับกันถ้าความล่าช้าทำให้หมดประโยชน์ทางการค้า เขาก็สามารถแล่นเรือออกไปได้ทันที ⁵⁰

การกำหนดดีเมอร์ เรจอาจจะกำหนดได้หลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับคู่สัญญาที่จะตกลงกัน และตามแบบมาตรฐานของสัญญาต่าง ๆ แต่โดยทั่วไปจะกำหนดดีเมอร์ เรจที่สำคัญ ๆ ดังต่อไปนี้

(1) กำหนดว่า "tendays for loading and demurrage at £ 20 per diem afterwards" ซึ่งครอบคลุมถึงความล่าช้าทั้งหมด คำว่า per diem หมายถึง per day คือต่อวันนั่นเอง กล่าวคือให้เวลาบรรทุก 10 วัน ถ้าเกินจากนั้นจะต้องชำระค่าดีเมอร์ เรจในอัตรา 20 ปอนด์ต่อวัน การระบุเช่นนี้ทำให้เจ้าของเรือไม่สามารถที่จะนำเวลาอันสมควร (reasonable time) มาใช้กับดีเมอร์ เรจ และไม่สามารถเรียกเอาค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ต่อจากดีเมอร์ เรจได้อีกถ้าสัญญาไม่ได้ถูกบอกเลิกหรือถึงขนาดทำให้สัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ (frustrated) กล่าวคือ เมื่อเกิดดีเมอร์ เรจขึ้นแล้วระยะหนึ่งเจ้าของเรือจะอ้างว่าเป็นเวลาอันสมควร (reasonable time) และเรียกเอาค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ต่อจากนั้นไม่ได้ เจ้าของเรือมีสิทธิเพียงค่าดีเมอร์ เรจตามอัตราที่ตกลงกันเท่านั้น แม้ว่าความล่าช้าจะเกิดจากความมุงใจของผู้เช่าเรือก็ตาม ⁵¹

⁵⁰ Sir Alan Abraham Mocatta, Michael J. Mustill and Stewart c. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading, p. 303.

⁵¹ Ibid., p. 304.

(2) กำหนดว่า "ten days to load, ten days on demurrage at £ 20 per diem" ความล่าช้าทั้งหมดที่เกิดขึ้นเมื่อพ้นจาก 20 วันไปแล้ว เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ได้ กล่าวคือ เมื่อสิ้นเวลาดีเมอร์เรจแล้ว หากยังมีความล่าช้าอยู่ เจ้าของเรือก็สามารถเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวได้อีกส่วนหนึ่ง

(3) กำหนดว่า "ten days to load" หรือ "load according to the custom of the port" หรือ "load" คือ "ให้เวลาบรรทุก 10 วัน" หรือ "เวลาบรรทุกเป็นไปตามธรรมเนียมปฏิบัติของท่าเรือ" หรือ "บรรทุก" การกำหนดเหล่านี้เมื่อพ้นเวลาที่อนุญาตให้ทำการบรรทุกแล้ว เจ้าของเรือสามารถเรียก ค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวได้เลย จากการกำหนดดีเมอร์เรจ (demurrage) ในลักษณะต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นทำให้เกิดผลที่แตกต่างกันออกไปตามเจตนาของผู้สัญญา และข้อความในสัญญาซึ่งมีข้อสังเกตที่สำคัญ ๆ ดังนี้

1. ถ้าเจ้าของเรือเรียกเอาค่าดีเมอร์เรจ (demurrage) ผู้เช่าเรือจะไม่สามารถยกข้อต่อสู้ว่าเจ้าของเรือควรจะนำสินค้าขึ้นฝั่ง เพื่อบรรเทาความล่าช้า และเป็นภาระบรรเทาค่าดีเมอร์เรจด้วยเช่น

คดี The Arne (1904)⁵² เจอนโซในบิลออฟเลดิงระบุว่า ถ้าผู้รับตราส่งไม่ยอมรับมอบสินค้าในทันทีที่เรือมาถึง เจ้าของเรืออาจนำสินค้าขึ้นฝั่งก็ได้ ซึ่งค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยต่อตัวสินค้านั้น เจ้าของสินค้าต้องเป็นผู้รับผิดชอบ กรณีนี้ถือว่าเจ้าของเรือมีทางเลือกที่จะเอาสินค้าขึ้นฝั่ง หรือจะเลือกให้สินค้าอยู่ในเรือและเกิดดีเมอร์เรจขึ้น เมื่อคุ้มครองประโยชน์ของเขาได้ แต่ข้อเท็จจริงในคดีนี้ปรากฏว่า เจ้าของเรือเลือกที่จะให้เกิดดีเมอร์เรจ ผู้รับตราส่งจึงไม่มีสิทธิที่จะโต้แย้งในประเด็นการเรียกค่าดีเมอร์เรจและอ้างว่า เจ้าของเรือควรจะเอาสินค้าขึ้นฝั่ง (หลักนี้ใช้กับคดี Hick v. Rodocanachi (1891) เช่นกัน)

⁵² Ibid., p. 305.

2. ถ้าระบุงว่าดีเมอร์เรจเป็นค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดจากการผิดสัญญาของผู้เช่าเรือที่ทำให้เกิดความล่าช้าเมื่อพ้นเวลาที่ตกลง ค่าเสียหายนั้นจะถูกจำกัดตามจำนวนค่าดีเมอร์เรจ เช่นในคดี *Chandis v. Isbrandtsen Moller* (1951)⁵³ เรือได้บรรทุกสินค้าอันตราย (dangerous cargo) ซึ่งเป็นการผิดสัญญา และเป็นสาเหตุที่ทำให้การขนถ่ายล่าช้า แต่ไม่เกิดความเสียหายขึ้นกับเรือ เจ้าของเรือถูกจำกัดให้เรียกเอาค่าเสียหายในความล่าช้าของการขนถ่ายจากจำนวนดีเมอร์เรจที่กำหนดไว้ หลักการนี้คล้ายกับคดี *Suisse Atlantique v. N.V. Rotterdamsche* (1965) ผู้เช่าเรือได้ทำสัญญาเช่าเรือหลายเที่ยวติดต่อกัน (Consecutive Voyage Charter) และจงใจทำให้เกิดความล่าช้าแก่เรือเมื่อพ้นเวลาเลยแต่ที่ตกลงไว้ตามจำนวนแต่ละเที่ยวเรือโดยลดเที่ยวเรือลง ซึ่งเวลาที่ล่าช้านั้นควรจะเป็นเวลาของการเช่าเรือเที่ยวต่อไป เจ้าของเรือจึงเรียกเอาค่าระวางที่เขาควรจะได้จากเที่ยวเรือต่อไป (แต่กลับสูญเสียไป) แต่ค่าเสียหายที่เจ้าของเรือได้รับถูกจำกัดให้เป็นไปตามจำนวนค่าดีเมอร์เรจเท่านั้น

คดี *Aktieselskabet Reidar v. Arcos* 1926⁵⁴ สัญญาเช่าเรือระบุว่าเรือสามารถบรรทุกได้เต็มลำตามมาตรฐานการบรรทุกที่ 850 standard of sawn timber ในอัตราที่แน่นอน ถ้าเรือถูกหน่วงเหนี่ยวเมื่อพ้นเวลาเลยแต่แล้ว จะต้องจ่ายค่าดีเมอร์เรจในอัตรา 25 ปอนด์ต่อวัน (per diem) แต่ในขณะที่กฎหมายได้อนุญาตให้บรรทุกสินค้าในฤดูหนาวตามมาตรฐานได้เพียง 544 เจ้าของเรือจึงเรียกค่าดีเมอร์เรจ (demurrage) และค่าระวางบรรทุกสินค้าขาดจำนวน (dead freight) ในจำนวนที่ขาด 306 ผู้เช่าเรืออ้างว่าเรือได้ออกจากท่าพร้อมทั้งบรรทุกสินค้าเต็มลำเรือในฤดูหนาวจึงไม่ต้องจ่าย dead freight แต่ยอมรับว่าเกิดดีเมอร์เรจ ศาลอุทธรณ์ถือว่าผู้เช่าเรือผิดสัญญา แต่การเรียกค่าระวางบรรทุกสินค้าขาดจำนวน (dead freight) ไม่เกี่ยวกับการเรียกร้องค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้นซึ่งอยู่ในรูปของดีเมอร์เรจ (demurrage)

⁵³ Ibid., p. 305.

⁵⁴ Michael Brynmor Summerskill, *Laytime*, p. 23.

3. ในบางครั้งอาจกำหนดดีเมอร์เรจ (demurrage) อาจกำหนดว่า "demurrage at the rate of £ 150 per day and pro rata" คำว่า pro rata" หมายถึงตามอัตราส่วน หรือจะกำหนดว่า "demurrage at the rate of £ 150 per day and pro rata for twelve days" ซึ่งเป็นการกำหนดระยะเวลาของดีเมอร์เรจไว้จำกัด ส่วนมากมักจะ ไม่ค่อยนิยมทำกัน

4. ความหมายของดีเมอร์เรจนั้น ขยายรวมไปถึงความล่าช้าอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในทางกายภาพของกระบวนการบรรทุกหรือขนถ่าย แต่ไม่รวมถึงความล่าช้าจากเหตุอื่น ตัวอย่างเช่น คดี *Trading Society Kwik-Hoo-Tong of Java v. Royal Commission on Sugar Supply (1924)*⁵⁵ ตามสัญญาซื้อขายน้ำตาล (Cuban sugar) ผู้ซื้อได้กำหนดให้เรือจอดคอยนอกท่าเรือบรรทุก ปัญหาว่าผู้ซื้อจะเรียกเอาค่าดีเมอร์เรจ ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย หรือจะต้องให้พิสูจน์ถึงความเสียหายของเขา เนื่องจากในสัญญาซื้อขายระบุว่า ถ้ามีความล่าช้าเกิดขึ้น ผู้ขายจะต้องจ่ายค่าดีเมอร์เรจ ในอัตราที่กำหนด 20 ปอนด์ต่อวัน ผู้ขายได้โต้แย้งว่า คำว่าดีเมอร์เรจ (demurrage) นั้นใช้เฉพาะกับความเสียหายอันเนื่องมาจากความล่าช้าในการขนถ่ายเท่านั้น ไม่นำมาใช้กับการใช้ท่าเรือบรรทุกผิดชื่อหรือเลือกท่าเรือบรรทุกผิดหรือความล่าช้าในการเริ่มต้นบรรทุก ซึ่งฝ่ายผู้ขายเป็นฝ่ายชนะคดี

5. ในหนังสือ *British shipping Laws*⁵⁶ ได้ให้ความหมายของดีเมอร์เรจ (demurrage) ไว้ว่า เป็นข้อสัญญาซึ่งได้เพิ่มระยะเวลาจากเวลาที่ใช้เพื่อการบรรทุกและขนถ่าย โดยยอมให้ผู้เช่าเรือใช้เวลาเพิ่มขึ้น ซึ่งเรียกว่าดีเมอร์เรจ และได้อธิบายลักษณะของดีเมอร์เรจว่า ในสัญญาเช่าเรืออาจมีการระบุให้จ่ายค่าดีเมอร์เรจ แต่บางครั้งก็ไม่ได้กำหนดจำนวนวันดีเมอร์เรจไว้แน่นอน ผู้เช่าเรือจึงกลายเป็นผู้ผิดสัญญาทันทีที่เขาได้หน่วงเหนี่ยวเรือไว้เกินกว่าเวลาเฉลี่ย

⁵⁵ Ibid., p. 220.

⁵⁶ Raoul Colinvaux, Carver's Carriage by Sea Vol.2 (London : Stevens & Sons, 1982), p. 1258.

6. ดีเมอร์เรจโดยทั่วไปมีลักษณะเป็น liquidated damages อันเป็นการกำหนดค่าเสียหายล่วงหน้าเพื่อชดเชยการหน่วงเหนี่ยวเรือ ซึ่งเป็นการผิดสัญญาเช่าเรือ ที่กล่าวเช่นนี้ไม่ได้หมายความว่าเรือจะมีสิทธิแล่นไปในทันทีที่สินค้ายังบรรทุกไม่เต็มเมื่อสิ้นเวลาบรรทุกที่อนุญาตไว้ เพียงแต่ผู้เช่าเรือได้สิทธิที่จะยึดเอาเรือไว้เมื่อพ้นเวลาเลยไทม์ ที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือ ถ้าเขาบรรทุกสินค้ายังไม่เสร็จในเวลานั้น เมื่อผู้เช่าเรือเป็นผู้ผิดสัญญา เขาจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดขึ้น บทบัญญัติในเรื่องดีเมอร์เรจจึงเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการหน่วงเหนี่ยวเรือนี้

อันที่จริงแล้ว ตามสัญญาเช่าเรือจะให้สิทธิแก่ผู้เช่าเรือในการใช้เวลาเลยไทม์เพราะในระหว่างเวลานี้ได้รวมอยู่ในค่าระวางแล้ว แต่ผู้เช่าเรือไม่มีสิทธิตามสัญญาที่จะทำให้เรือเกิดความล่าช้า ฉะนั้น เมื่อเกิดความล่าช้าขึ้นเมื่อพ้นเวลาเลยไทม์ ผู้เช่าเรือจึงเป็นผู้ผิดสัญญา ดีเมอร์เรจ (Demurrage) จึงเป็นความเสียหายซึ่งคู่กรณีได้ตกลงกันไว้ล่วงหน้าสำหรับการที่ผู้เช่าเรือผิดสัญญาที่ทำการบรรทุกขนถ่ายไม่ทันภายในเวลาเลยไทม์

7. ในทางปฏิบัติทั่วไปจะระบุดีเมอร์เรจ ลงในสัญญาเช่าเรือเพื่อเป็นการชดเชยแก่เจ้าของเรือที่ต้องจ่ายค่าใช้จ่าจะเพิ่มขึ้นในระหว่างเกิดความล่าช้าของการบรรทุกหรือขนถ่าย ค่าดีเมอร์เรจนั้นอาจจะกำหนดตามอัตราซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงกันหรือจะตกลงกันตามตารางก็ได้ เช่นตาม Worldscale ซึ่งจะใช้กับการเช่าเรือบรรทุกสินค้าที่เป็นของเหลว (The tanker trade)

ถ้าไม่มีการระบุดีเมอร์เรจไว้ในสัญญาเจ้าของเรือจะมีสิทธิเรียกค่าเสียหายจำนวนหนึ่งเพื่อความล่าช้าที่เกิดขึ้น (damages for detention) ซึ่งจะคำนวณตามหลักที่ใช้กับการผิดสัญญาอื่น ๆ ⁵⁷ ผลของการระบุดีเมอร์เรจเป็นการนำมาแทนที่การจ่ายค่าเสียหายตามสัญญา (contractual damages for detention)

⁵⁷ Paul Todd. "Demurrage, Guarantee and Damages for Detention." Oil Gas Law and Taxation Review Vol.8 (iss 1 1989/1990) : p. 17.

9. บทบัญญัติดีเมอร์เรจนี้ไม่นำมาใช้กับความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดขึ้น หลังจากมีการบอกเลิกสัญญาเช่าเรือ ถ้าเจ้าของเรือไม่บอกเลิกสัญญาก็มีลักษณะที่เรียกดีเมอร์เรจต่อไปจนกว่าจะทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จสิ้น เว้นแต่สัญญาได้ระบุระยะเวลาดีเมอร์เรจไว้ก็ จะสามารถเรียกดีเมอร์เรจได้เพียงระยะเวลาเท่าที่กำหนด หากมีความล่าช้าต่อไปอีก ก็จะเรียก ค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวได้อีก ไปจนกว่าจะทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จสิ้น

2.2.2 กฎหมายที่ใช้เกี่ยวกับดีเมอร์เรจของประเทศต่าง ๆ

กฎหมายขนส่งของทางทะเลของสนกนดิเนเวีย ได้มีการปรับปรุงใน ระหว่าง ค.ศ.1936 ถึง 1939 (ประกอบด้วย Swedish Act 1936, Danish Act 1937, Norwegian Act 1938 และ Finish Act 1939) เพื่อให้กฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งสอดคล้องกัน กฎหมายของสนกนดิเนเวีย ได้เป็นจุดเริ่มต้นของการบังคับตามสัญญาขนส่ง บทบัญญัติกฎหมายที่สำคัญซึ่งเกี่ยวกับเรื่องดีเมอร์เรจ คือ มาตรา 77-97 และ มาตรา 105-115 และในหลักการ ได้ยกเลิกตารางตามกฎหมายของเลย์ไทม์ (laytime) และดีเมอร์เรจไปแล้ว แต่ก็ยังมีผู้นำมาใช้อยู่บ้างโดยเฉพาะกับเรือเล็ก ซึ่งเห็นว่าตารางนี้ยังมีประโยชน์⁵⁸

บทบัญญัติกฎหมายใหม่ของสนกนดิเนเวีย ได้นำกฎหมายเก่ามาเป็นส่วนช่วยในการออกกฎหมายใหม่ โดยถือเป็นที่มาของกฎหมาย กฎหมายเก่านั้นได้แก่ รายงานของคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญ (The report of the expert committee) ซึ่งปรากฏอยู่ในร่างกฎหมาย Minister's exposition ซึ่งได้เสนอเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และความเห็นของสภานิติบัญญัติ (Council on Legislation) และการสังเกตการณ์ของคณะกรรมการกฎหมาย (The Law committee)

⁵⁸ Hugo Tibergh, The Law of Demurrage, p. 16-17.

กฎหมายของประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวียได้ใช้กฎหมายที่เป็นแบบอย่างเดียวกัน (Uniform Legislation) คดีต่าง ๆ จึงมีการปฏิบัติไปในแนวทางเดียวกัน การปฏิบัติต่อกดีต่าง ๆ จึงทำให้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์สนใจในความสอดคล้องของกฎหมายดังกล่าวโดยได้บอกรับรายงานเกี่ยวกับเรื่องการขนส่งทางทะเลของประเทศกลุ่มสแกนดิเนเวียทั้งหมด ได้แก่ รายงานที่เรียกว่า Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

เกี่ยวกับเรื่องบทบัญญัติของกฎหมายคอมมอนลอว์ รายงานของกฎหมายคอมมอนลอว์นั้นได้สร้างกฎหมายขึ้นมาเพื่อให้สอดคล้องกันโดยได้นำกฎหมายขนส่งสินค้าทางทะเลของกลุ่มสแกนดิเนเวียเป็นพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้นำเอากฎหมายขนส่งสินค้าทางทะเลของเดนมาร์ก ฟินแลนด์ นอร์เวย์ และสวีเดน มาพิจารณา

ในกฎหมายเยอรมันได้มีการปรับปรุงกฎหมายพาณิชย์เยอรมัน (The German Commercial Code) ในปี ค.ศ. 1863 และปรับปรุงให้ทันสมัยอีกครั้งในปี 1897 บทบัญญัติที่สำคัญได้แก่เรื่องดีเมอรัจ (demurrage) ซึ่งได้ระบุใน มาตรา 560-606 กฎหมายเยอรมันมีส่วนคล้ายกฎหมายสแกนดิเนเวีย แต่มีความยืดหยุ่นมากกว่ากฎหมายสวีเดน ค.ศ. 1864 ดังนั้น แม้ว่าจะยังคงมีการใช้บทบัญญัติเดิม ในสมัย Hanseatic ที่ระบุเวลาดีเมอรัจไว้ 14 วัน (15 วันใน The Wisby and Lubeck Codes) และได้มีการระบุเลย์ไทม์ด้วย และสำหรับกรณีที่ไม่มีการตีประเพณีหรือกฎเกณฑ์ของท้องถิ่น เมื่อเกิดดีเมอรัจขึ้น ศาลจะเป็นผู้กำหนด กฎหมายพาณิชย์ได้มีการปรับปรุงครั้งหลังสุด ค.ศ. 1940⁵⁹ กฎหมายที่มีความสำคัญกว่าได้แก่ Interior Waterways Transportation ซึ่งใช้กับการขนส่งระหว่างประเทศของเรือใหญ่ และเรือเล็กที่ใช้ขนส่งในแม่น้ำและคลอง มีบทบัญญัติเกี่ยวกับดีเมอรัจ (demurrage) ในมาตรา 27-57 และมีตารางที่กำหนดเวลาเลย์ไทม์ และดีเมอรัจ รวมทั้งอัตราค่าดีเมอรัจด้วย และมีรายละเอียดระบุน้ำหนักบรรทุกต่ำสุดเป็นเท่าใด

⁵⁹ Ibid., p. 17.

ขณะที่อิตาลีมีประมวลกฎหมายการเดินเรือฉบับใหม่ ค.ศ. 1942 กฎหมายฝรั่งเศส และกฎหมายเบลเยียม ได้มีบทบัญญัติจำกัดขอบเขตในเรื่องดีเมอร์เรจ การพิจารณาจะขึ้นอยู่กับผู้ร่างกฎหมาย ส่วนคำพิพากษาเดิมนั้นจะมีผลต่อคดีน้อยมาก เนื่องจากศาลมักจะปฏิบัติไม่ตรงกัน แม้ว่าระบบกฎหมายลาตินจะมีรากมาจากจารีตประเพณี แต่การนำทฤษฎีในเรื่องดีเมอร์เรจมาใช้แก้ปัญหาเหล่านั้นจะเกิดผลแตกต่างกันอยู่เสมอ ๆ

ในฮอลแลนด์มีกฎหมายขนส่งตั้งแต่ปี ค.ศ. 1922 บัญญัติเกี่ยวกับดีเมอร์เรจ ในมาตรา 517 และ 518 กฎหมายนี้มีรูปแบบลักษณะคล้ายกฎหมายเยอรมัน แต่มีรายละเอียดในเงื่อนไขของสัญญามากกว่าเยอรมันและสแกนดิเนเวีย

ในอังกฤษและอเมริกาเกี่ยวกับเรื่องดีเมอร์เรจ ไม่มีการบัญญัติเป็นกฎหมาย ในกฎหมายอังกฤษ ได้พัฒนามาจากคำพิพากษาเดิม โดยได้เขียนความเห็นและข้อสรุปลงในหนังสือกฎหมาย (The Law Reviews) ตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา ในกฎหมายสก๊อตแลนด์เกี่ยวกับเรื่องดีเมอร์เรจก็มีวิธีปฏิบัติคล้ายของอังกฤษ คดีของสก๊อตแลนด์มักจะอ้างหลักกฎหมายของอังกฤษในเรื่องดีเมอร์เรจมาสนับสนุนอยู่เสมอ ส่วนใน Commonwealth ก็จะต้องบังคับโดยศาลอังกฤษ

ส่วนในสหรัฐอเมริกาการใช้กฎหมายในเรื่องนี้ขึ้นอยู่กับศาลสหพันธรัฐ (Federal Courts) การพัฒนาของกฎหมายไม่ค่อยสม่ำเสมอและไม่ได้นำความเห็นมาไว้ในหนังสือเหมือนอย่างเช่นการพัฒนาของกฎหมายอังกฤษ แต่ในอเมริกา ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1923 จะใช้หนังสือ The American Maritime Code^{๕๐} เป็นตำราศึกษาของนักเรียนกฎหมาย แต่หนังสือนี้ไม่ได้สร้างหลักการในเรื่องดีเมอร์เรจที่เป็นแนวเดียวกันเท่าไรนัก

^{๕๐} Ibid., P. 19.

ในปัจจุบันอนุญาโตตุลาการ (Commercial Arbitration) ซึ่งปกติ มักจะต้องมีในสัญญาเช่าเรือ ถ้ามีข้อพิพาทในเรื่องดีเมอร์เรจเกิดขึ้นคำตัดสินของอนุญาโตตุลาการ ในคดีดีเมอร์เรจจะรายงานอยู่ใน American Maritime Cases แม้ว่า จะไม่ถือว่าเป็นมาตรฐานของกฎหมายอเมริกาเสมอไป แต่ก็เป็นวิธีการเดียวที่จะแก้ปัญหาได้ หรืออย่างน้อยที่สุดคำตัดสินของอนุญาโตตุลาการก็เป็นแหล่งที่มาของกฎหมายได้ เพราะเมื่อใดก็ตามที่ตำราอ้างอิงจะอ้างอิง คำตัดสินของอนุญาโตตุลาการเสมอ

2.3 ลักษณะของการกำหนดดีเมอร์เรจในสัญญาเช่าเรือแบบต่าง ๆ

แบบสัญญาเช่าเรื่อนั้นแบ่งตามลักษณะของการจัดทำได้ 2 แบบ คือ

1. สัญญาเช่าเรือที่เอกชนจัดทำขึ้น (Private Charter Form) เป็นข้อตกลงหรือสัญญาระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือซึ่งจัดทำเป็นแบบพิมพ์ขึ้นเองในแต่ละแบบตามประเภทของการเช่าเรือคราวหนึ่ง ๆ

2. สัญญาเช่าเรือที่เกิดจากข้อตกลงระหว่างสมาคมเจ้าของเรือของแต่ละประเทศ หรืออาศัยข้อตกลงของที่ประชุมระหว่างประเทศ ที่สำคัญที่สุดคือ The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)

แบบที่สองเป็นที่นิยมทำกันมากกว่า เพราะเป็นมาตรฐานที่ยอมรับกันทั่วไปซึ่งจะมีนายหน้า (Chartering Broker) เป็นคนกลางในการเจรจาและจัดหาแบบของสัญญาที่ต้องการ เฉพาะประเภทของสินค้าและเส้นทางเดินเรือ ทั้งนี้เพราะนายหน้าเป็นผู้มีความชำนาญเรื่องเรือ และการค้าเป็นอย่างดี ทราบการเคลื่อนไหวของตลาดเช่าเรืออยู่ตลอดเวลา นายหน้าทำหน้าที่เป็นคนกลางระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ เมื่อทั้งสองฝ่ายทำสัญญาสำเร็จ นายหน้าจะได้ค่า นายหน้าโดยคำนวณเป็นร้อยละของเงินค่าระวาง ส่วนมากร้อยละ 1.25 เปอร์เซ็นต์

การกำหนดดีเมอรัจในสัญญาเช่าเรือจะมีเฉพาะสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว ซึ่งแบบสัญญามาตรฐานที่ใช้กันมากก็คือ Gencon ซึ่งได้จัดทำขึ้นโดย The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) ณ กรุงโคเปนเฮเกน ซึ่งได้แก้ไขปรับปรุงเมื่อปี ค.ศ. 1922 และ 1976 ซึ่งกำหนดไว้ใน Clause 7 ว่า Demurrage 10 วัน (Running Day) ตามอัตราที่กำหนดไว้ในช่อง 8 ต่อวันหรือตามอัตราส่วน (per day or pro rata) โดยจ่ายวันต่อวัน ทั้งท่าเรือบรรทุกและท่าเรือขนถ่าย

ใน Exxonvoy 84 Clause 8 กำหนดดีเมอรัจ (Demurrage) ว่าอัตราค่าดีเมอรัจเป็นไปตาม Part 1 (J) ซึ่งกำหนดเป็นดอลลาร์หรือตามอัตราที่กำหนดไว้โดยใช้อัตราตามตารางดีเมอรัจ (Worldscale) ต่อตันเนก ที่ระบุไว้ใน Part 1 (1) ซึ่งอัตรานี้เพิ่มจากอัตราค่าระวางซึ่งเรียกว่า "Demurrage Rate" จะเห็นได้ว่ามีความแตกต่างระหว่าง Gencon กับ Exxonvoy 84 เนื่องจาก Exxonvoy 84 ไม่มีการจำกัดระยะเวลาดีเมอรัจไว้ ขณะที่ Gencon จำกัดระยะเวลาดีเมอรัจไว้เพียง 10 วัน ผลจะต่างกันคือ ใน Gencon เมื่อนั้นระยะเวลาดีเมอรัจ 10 วันแล้ว เรือยังทำการบรรทุกขนถ่ายไม่เสร็จ เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (Damages for Detention) ได้อีก ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่สูง สำหรับสัญญา Exxonvoy 84 เจ้าของเรือสามารถเรียกดีเมอรัจได้จนกว่าจะทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จ

แบบมาตรฐานของสัญญาเช่าเรือต่าง ๆ จะมีหลักการคำนวณดีเมอรัจ (demurrage) ที่ต่างกัน เช่น การไม่นับเป็นดีเมอรัจ หรือการลดดีเมอรัจเช่น

อัตราค่าดีเมอรัจ ปกติจะคำนวณตามวันโดยนับติดต่อกัน (running day)^๑ แต่ในแบบฟอร์ม Multiforum สามารถใช้อัตราตามส่วนได้ (pro rata rate) อัตราของเลย์ไทม์ จะใช้กับการบรรทุกหรือขนถ่าย แต่อาจมีข้อยกเว้นบางอย่าง เช่นเขียนว่า Shex (Sunday and

^๑ จะได้อธิบายความหมายในบทต่อไป

holiday except) หมายถึง การไม่นับวันอาทิตย์ และวันหยุด รวมเป็นเวลาเลยี่โทม์ ซ้อยกเว้นนี้ใช้กับเลยี่โทม์เท่านั้น ไม่นำไปใช้กับดีเมอร์เรจ เพราะโดยหลักแล้วเมื่อเกิดดีเมอร์เรจขึ้น เจ้าของเรือจะได้รับความเสียหายและมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา หรือที่ปรากฏในแบบของสัญญา Gencon, Clause 15 ว่า ในกรณีที่เกิดการนัดหยุดงาน (strike) หรือปิดงานงดจ้าง (lock-out) อันเป็นผลต่อการบรรทุกสินค้า หรือ ณ ท่าเรือบรรทุก เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเลิกสัญญาได้ เว้นแต่ผู้เช่าเรือจะยอมตกลงภายใน 24 ชั่วโมง โดยให้ถือว่าเวลาที่เกิดเหตุการณ์นั้นเป็นเลยี่เดย์ โดยถือเสมือนว่าไม่มีการนัดหยุดงานหรือปิดงานงดจ้าง และในการขนถ่ายถ้ามีการนัดหยุดงานหรือปิดงานงดจ้างเกิดขึ้นอันเป็นผลต่อการขนถ่ายสินค้า หรือหลังจากที่เรือมาถึงท่าเรือขนถ่าย และยังไม่ส่งบลงภายใน 48 ชั่วโมง ผู้รับสินค้ามีสิทธิที่จะเลือกให้เรือคอยต่อไปจนกว่าการนัดหยุดงานหรือการปิดงานงดจ้างจะส่งบลงก็ได้ แต่จะต้องชำระค่าดีเมอร์เรจครั้งหนึ่ง สำหรับเวลาหลังจากที่สิ้นเวลาขนถ่ายที่ระบุไว้ หรือจะสั่งให้เรือไปยังท่าเรือที่ปลอดภัยอันเป็นที่ซึ่งเรือสามารถขนถ่ายได้อย่างปลอดภัยโดยปราศจากการนัดหยุดงานหรือปิดงานงดจ้างอันจะทำให้เรือเกิดความล่าช้า ⁶²

ยิ่งไปกว่านี้ เงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือ มาตรฐาน Intertankvoy, Clause 10 ได้ยอมให้ลดอัตราค่าดีเมอร์เรจลงครั้งหนึ่งถ้าความล่าช้าในบรรทุกเกิดจากไฟ (Fire) การระเบิด (explosion) หรือเครื่องจักรเสีย ณ ผังที่นำสินค้าไปไว้ และไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้เช่าเรือหรือผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้าหรือคนรับใช้หรือตัวแทนของเขา หรือเหตุสุดวิสัย (Act of God) หรือเกิดสงคราม (Act of war) การยึดตามกระบวนการของกฎหมาย (seizure under legal process) (ยกเว้นการถูกกักเนื่องจากโรคติดต่อ) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง จราจล (riots) การแตกตื่นของประชาชน (civil commotions) และการจับกุม และความคุมโดยประมุขผู้นำหรือประชาชน (arrest and restraint of princes, rulers or people) ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่หรือก่อนสิ้นระยะเวลาเลยี่โทม์ ⁶³

⁶² Paul Todd, Contracts for the Carriage of Good by Sea, p. 103.

⁶³ Ibid.

ส่วนในสัญญาเช่าเรือมาตรฐาน Exxonvoy 69, clause 8 ยอมให้ลดอัตราค่าดีเมอรัเรจลงครึ่งหนึ่งเช่นกัน ถ้าเกิดเหตุการณ์ต่อไปนี้คือไฟ การระเบิด พายุ หรือ การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง หรือเครื่องจักรหรืออุปกรณ์เสียหายและยังระบุต่อไปอีกว่า "ผู้เช่าเรือจะไม่รับผิดชอบในความล่าช้าใด ๆ ที่ทำให้เกิดดีเมอรัเรจอันเนื่องมาจาก การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การหยุดงานของแรงงานที่มีผลต่อนายเรือ เจ้าหน้าที่เรือ ลูกเรือ เรือลากหรือคนนำร่อง

สัญญาเช่าเรือประเภทสินค้าของเหลวบางฉบับ ที่บริษัทน้ำมันมักจะใช้ยอมให้ลดอัตราค่าดีเมอรัเรจลงครึ่งหนึ่งในกรณีที่เกิดลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวย (bad weather) (เนื่องมาจากคลื่น (swell) เงื่อนโซ่ไม่โซ่เงื่อนโซ่ที่เป็นสากล เพราะในสัญญาเช่าเรือมาตรฐานแบบ Intertankvoy หรือ Shellvoy ไม่มีเงื่อนโซ่เกี่ยวกับลมฟ้าอากาศนี้

การเขียนสัญญาเช่าเรือมาตรฐานแบบ STB VOY เมื่อไม่นานมานี้ได้มีคดี The Notos (1987)^{๑๔} ฟ้องร้องต่อศาลสูงสุด (The House of Lords) และการฟ้องแสดงว่าต้องการให้สัญญาเช่าเรือแบบที่มีการกำหนดให้แน่นอนว่าอย่างไร ไม่นับเป็นความล่าช้าที่ทำให้เกิดดีเมอรัเรจหรืออย่างไรที่สามารถลดอัตราค่าดีเมอรัเรจลงได้ครึ่งหนึ่งมากกว่าที่จะใช้ประโยชน์กว้าง ๆ ว่า สินค้าที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้เช่าเรือไม่นับเป็นเลย์โทม์เพราะใน Clause 8 ของ STB VOY มีเงื่อนโซ่เหมือนกับ Clause 8 ของ Exxonvoy 69 ที่กล่าวข้างต้น เงื่อนโซ่นี้กำหนดไว้เฉพาะแต่ความล่าช้าที่เกิดจากพายุเท่านั้นที่สามารถลดอัตราค่าดีเมอรัเรจลงได้ครึ่งหนึ่ง แต่ไม่ได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าความล่าช้าที่เกิดจากคลื่นจะลดอัตราค่าดีเมอรัเรจลงได้ครึ่งหนึ่ง ปัญหาจึงเกิดขึ้นจาก Clause 6 ที่ระบุว่า "ความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดจากการที่เรือเข้าเทียบท่า ไม่ว่าจะเกิดจากเหตุใด ๆ ก็ตามที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้เช่าเรือ ความล่าช้าเช่นนี้จะไม่นับเป็นเลย์โทม์ หรือไม่นับเป็นเวลาที่เกิด ดีเมอรัเรจ" ศาลสูงสุด (The House of Lord) ถือว่าคลื่นซึ่งขัดขวางเรือในการใช้ The sea-line ทำให้เวลาเลย์โทม์สำหรับการขนถ่ายหยุดนับภายใต้ Clause 6 (เพราะเหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้าอยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้เช่าเรือ)

^{๑๔} Ibid., p. 104.

และยอมให้ลมฟ้าอากาศใน Clause 8 เป็นข้อยกเว้น โดยการย้อนส่ง (back door) กล่าวคือ ความล่าช้าอันเกิดจากลมฟ้าอากาศแม้จะมีความเกี่ยวข้องกับพายุ แต่ถือว่าเป็นเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้เช่าเรือ แม้ว่าเรือจะสามารถเริ่มทำการขนถ่ายได้ก็ตาม แต่ต่อมาเกิดอุปสรรคเนื่องจากมีคลื่นอยู่เป็นประจำ ศาลสูงสุดถือว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นให้ใช้ Clause 6 ซึ่งเป็นการปกป้องความรับผิดในค่าดีเมอรัเรจ

ฉะนั้น Exxonvoy 69, Clause 6 ซึ่งคล้ายกับ STB VOY Clause 6 ตามที่กล่าวข้างต้นนั้น แสดงให้เห็นว่า ความล่าช้าที่เกิดจากเหตุใด ๆ ก็ตาม ซึ่งอยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้เช่าเรื่อนั้นจะถือว่าทำให้เวลาเลยไทม์หยุดนับ แต่ไม่มีผลต่อการเกิดดีเมอรัเรจ