



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ไทม์ ชาร์เตอร์ पार्टी เป็นรูปแบบหนึ่งของนิติสัมพันธ์ในการขนส่งทางทะเลระหว่างเจ้าของเรือ (Shipowner) กับ ชาร์เตอร์เรอร์ (Charterer) โดยมีเจตนาเพื่อการใช้ประโยชน์จากระวางเรือทั้งลำหรือแต่บางส่วน การชาร์เตอร์เรือ หรือชาร์เตอร์ पार्टी (Charter Party) แบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ การชาร์เตอร์เรือรายเที่ยว (Voyage Charter Party) ไทม์ ชาร์เตอร์ पार्टी (Time Charter Party) และการชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat Charter Party) ซึ่งแต่ละประเภทคู่สัญญาก็มีสิทธิและหน้าที่แตกต่างกันออกไป ถึงแม้ว่า การชาร์เตอร์เรือจะเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศก็ตาม แต่ไม่ปรากฏว่ามีอนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อใช้บังคับแก่การชาร์เตอร์เรือไว้ แต่ในทางปฏิบัติได้มีการรวมตัวของกลุ่มเจ้าของเรือหรือกลุ่มชาร์เตอร์เรอร์ ขึ้นเป็นองค์กร* และได้มีการจัดทำสัญญามาตรฐาน (Standard Form) ของการชาร์เตอร์เรือแต่ละประเภทขึ้น โดยการรวบรวมจากจารีตประเพณีทางการค้าและธรรมเนียมปฏิบัติของการชาร์เตอร์เรือ ทั้งนี้เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญา ซึ่งอาจจะอยู่กันคนละประเทศ และอยู่ภายใต้ระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน จึงถือว่าเป็นความพยายามอย่างหนึ่งในการกำหนดลักษณะของกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกับสัญญาชาร์เตอร์ पार्टी

* เช่น The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), The New York Produce Exchange, The Association of Ship Brokers & Agent (U.S.A.) Inc. เป็นต้น

ไทม์ ชาร์เตอร์ पार्टी (Time Charter Party) เป็นสัญญาซึ่งเจ้าของเรือตกลงให้ชาร์เตอร์เรอร์ได้ใช้ประโยชน์จากเรือในการขนส่งสินค้า ภายในกำหนดระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง โดยส่วนมากแล้ว ไทม์ ชาร์เตอร์ पार्टी มักจะใช้แก่กรณีที่ผู้ส่งของมีสินค้าที่มีปริมาณมาก และมีการขนส่งสินค้าเป็นประจำหรือเป็นวิธีการหนึ่งของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ในการจัดหาเรือมาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยไม่จำเป็นต้องจัดซื้อเรือมาเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง แบบมาตรฐานของสัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ पार्टी ที่นิยมใช้กันมาก ได้แก่ Baltimore, New York Produce Exchange, Shelltime 3 ฯลฯ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วมักจะมีข้อกำหนดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญาในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน ข้อกำหนดที่สำคัญอย่างหนึ่งของสัญญามาตรฐานไทม์ ชาร์เตอร์ पार्टी คือ ข้อกำหนดให้นายเรือหรือตัวแทนเรือลงนามในใบตราส่ง (Bill of Lading) ที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด* และเนื่องจากลักษณะของสัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ पार्टी นายเรือยังเป็นลูกจ้างของเจ้าของเรืออยู่ การที่นายเรือลงนามในใบตราส่งจึงมีผลผูกพันเจ้าของเรือด้วย ใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิซึ่งสามารถเปลี่ยนมือได้โดยการสลักหลังโอน ดังนั้นใบตราส่งที่ออกตามสัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ पार्टी จึงอาจโอนเปลี่ยนมือไปยังบุคคลภายนอกได้ ผลของการโอนใบตราส่งตามสัญญาดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาต้องพิจารณาเกี่ยวกับสถานะ สิทธิ และหน้าที่ของคู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ ในระหว่างสัญญา ไทม์ ชาร์เตอร์ पार्टी และใบตราส่ง ข้อกำหนดใดเป็นข้อกำหนดในสัญญารับขนสินค้าทางทะเล เจ้าของเรือในฐานะนายจ้างของนายเรือจะต้องรับผิดชอบในฐานะคู่สัญญาตามสัญญารับขนสินค้าทางทะเลต่อบุคคลภายนอกผู้ทรงใบตราส่งหรือไม่ ในกรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย เนื่องจากใบตราส่งถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนสินค้าทางทะเล และเจ้าของเรือจะสามารถยกข้อต่อสู้ตามสัญญาไทม์ชาร์เตอร์ पार्टी ขึ้นต่อสู้กับบุคคลภายนอกได้หรือไม่เพียงใด หรือจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้ทรงใบตราส่งในทุกกรณีซึ่งประเด็นนี้ยังเป็นปัญหาในการพิจารณา และอีกปัญหาหนึ่งคือ ในระหว่างเจ้าของเรือ

* Baltimore ข้อ 9, New York Produce Exchange ข้อ 8, Shelltime 3

และชาร์เตอร์เรอร์บุคคลใดมีความผูกพันรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งต่อผู้รับตราส่งหรือผู้ส่งของ ในกรณี
ที่สินค้าที่บรรจุอยู่ในเรือภายใต้ ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ สูญหาย เสียหาย

ประเทศไทยในปัจจุบันนี้ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะว่าด้วย ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จึงมี
ประเด็นที่ต้องพิจารณาว่าจะนำหลักกฎหมายใดมาปรับใช้ และแนวทางในการวินิจฉัยปัญหาดัง
กล่าวข้างต้นจะเป็นไปในลักษณะใด วิทยานิพนธ์นี้มุ่งจะศึกษาปัญหาและแนวทางในการวินิจฉัยสภาพ
ความรับผิดชอบของคู่กรณีดังกล่าว และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย เพื่อให้เกิด
ความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่คู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และเนื่องจากยังไม่มีกรณีบัญญัติศัพท์
เฉพาะเกี่ยวกับ ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ขึ้นใช้ในประเทศไทย วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงจำเป็นต้อง
ใช้คำศัพท์ในภาษาต่างประเทศในการเขียน ทั้งนี้ เพื่อมิให้เกิดความสับสนเกี่ยวกับสถานะของ
ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ในกฎหมายไทย

สมมติฐาน

สัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ไม่เพียงแต่มีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาแต่อาจมีผลผูกพันให้คู่
สัญญาต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ในกรณีที่มีการออกใบตราส่งภายใต้ ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาหลัก และประเพณีปฏิบัติโดยทั่วไปของ ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ถึงสถานะและความสัมพันธ์ของคู่กรณีแต่ละฝ่ายในกรณีที่มีความ
สูญหาย เสียหาย ต่อสินค้า
3. เพื่อศึกษา วิเคราะห์ถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญาและสิทธิหน้าที่
ที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาที่มีต่อบุคคลภายนอก ซึ่งมีผู้ใช้ที่มีสัญญา โดยตรงกับเจ้าของเรือต่อ
ความสูญหาย เสียหายของสินค้าที่บรรจุมาในเรือภายใต้ ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ทั้งตามหลัก
กฎหมายคอมมอนลอว์ และตามกฎหมายไทย
4. เพื่อศึกษาความเหมาะสมของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบ ของคู่กรณีทุกฝ่ายตาม
กฎหมายไทย และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหา เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่กรณีทุกฝ่ายที่

เกี่ยวข้อง

ขอบเขตการศึกษา

สัญญาใหม่ พาร์เตอร์ พาร์ตี มีข้อกำหนดให้คู่สัญญาต้องรับผิดชอบกันหลายกรณี วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งจะศึกษาเฉพาะความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญาและความรับผิดชอบของคู่สัญญาต่อบุคคลภายนอก ซึ่งมีผู้ใช้ที่มีสัญญาโดยตรงกับเจ้าของเรือ ในกรณีที่มีความสูญหายเสียหาย ต่อสินค้าที่บรรทุกมาในเรือภายใต้ ใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี เท่านั้น โดยจะศึกษาถึงสถานะและความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญาด้วยกันเอง และสถานะและความรับผิดชอบของคู่สัญญากับบุคคลภายนอกผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้ทรงใบตราส่ง รวมทั้งกฎหมายที่นำมาใช้บังคับกับความสัมพันธ์ของคู่กรณีแต่ละฝ่าย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจหลักกฎหมาย และประเพณีปฏิบัติต่าง ๆ ของใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี
2. ทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญาตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี และสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของคู่สัญญาที่มีต่อบุคคลภายนอกผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้ทรงใบตราส่ง ในกรณีที่สินค้าที่บรรทุกในเรือภายใต้ใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี ได้รับความสูญหาย เสียหาย
3. ทำให้เกิดความเข้าใจถึงความรับผิดชอบของคู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องและกฎหมายที่นำมาใช้บังคับแก่กรณี ทั้งกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของต่างประเทศ
4. ทำให้ทราบถึงปัญหาและแนวทางในการนำกฎหมายไทย มาปรับใช้แก่กรณีพิพาทที่เกิดขึ้น