

สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา

ในบทนี้ จะกล่าวถึงลักษณะสำคัญของสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาที่ควรพิจารณา คือ เงื่อนไขเกี่ยวกับเรือ ค่าระวางหรือค่าเช่าเรือ เงื่อนไขการชำระค่าเช่าเรือและสิทธิเรียกเรือคืนของเจ้าของเรือ ระยะเวลาการเช่าเรือและการส่งมอบเรือคืน สิทธิของผู้เช่าในการใช้งานเรือ การกำหนดความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเรือ การกำหนดความรับผิดชอบเสียหายของสินค้าหรือเรือ และการกำหนดความรับผิดชอบการเลี้ยงภยเมื่อเรือเสียเวลา

แบบพิมพ์มาตรฐานของสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาที่สำคัญและใช้กันเป็นส่วนมาก มีอยู่ 2 แบบ คือ Bimco Uniform Time Charter ซึ่งมีชื่อย่อว่า Baltime และ New York Produce Exchange Time Charter ซึ่งมีชื่อย่อว่า New York Produce คำบรรยายจะกล่าวถึงเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือทั้งสองแบบนี้เป็นสำคัญ

7.1 เงื่อนไขเกี่ยวกับเรือ

โดยกล่าวมาแล้วว่า ผู้เช่าเรือตามระยะเวลาจะเป็นผู้ดำเนินงานเรือ และต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายและภยันตรายต่าง ๆ เมื่อใช้เรือตามสัญญาเช่าเรือ¹ ดังนั้น การที่ผู้เช่า

¹กฎหมายบางประเทศ เช่น ของโปแลนด์บัญญัติเงื่อนไขเกี่ยวกับการเช่าเรือตามระยะเวลาไว้โดยเฉพาะ ดู Polish Maritime Code, chapter III, articles 178-190, by J. Lopuski & R. Adamski (Gdynia, 1964) และกฎหมายของสหภาพโซเวียตคือ Merchant Shipping Code of the USSR (1968) บทที่ 7 กำหนดให้อำนาจฝ่ายบริหารออกกฎฎีกาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ กล่าวคือ เงื่อนไขเกี่ยวกับความเสียหาย เวลาปล่อยค่าเช่าเรือ เวลาเสียค่าเช่าเรือ เงินรางวัล หรือโบนัสสำหรับการบรรทุกสินค้าก่อนกำหนดเวลา และชี้แจงจำกัดการส่งมอบสินค้า และบทที่ 10 กำหนดเกี่ยวกับการเช่าเรือตามระยะเวลาไว้เป็นพิเศษด้วย (ดู Butler & Quigley, op.cit.)

จะได้รับประโยชน์ตามสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาที่สุด จึงขึ้นอยู่กับคุณลักษณะพิเศษของเรือแต่ละลำ ควบคู่กัน การที่เจ้าของเรือกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ของเรือลงในสัญญาเช่าเรือจึงนับว่าเป็นส่วนสำคัญอย่างหนึ่งของสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา

ตามปกติ สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลามีรายละเอียดเกี่ยวกับ ชื่อเรือและธง สัญชาติของเรือ ชื่อเจ้าของเรือ ประเภทหรือชั้นของเรือ ต้นกรอสและคันทนของเรือ ความสามารถในการบรรทุกสินค้า แรงม้าของเครื่องจักรใหญ่และความเร็ว รวมทั้งอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเรือ และตามหลักก็จะต้องระบุสภาพทั่ว ๆ ไปของเรือควบ เช่น ความเหมาะสมกับทะเลของเรือ² นอกจากนี้ ยังอาจมีการระบุรายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติทางเทคนิคของเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ และอื่น ๆ ตามความต้องการของผู้เช่าเรือควบ³

รายละเอียดต่าง ๆ ที่ระบุในสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาดังกล่าวนี้ มีรายการที่น่าสนใจเป็นพิเศษหลายประการ เป็นต้นว่า ธงสัญชาติของเรือ อาจเป็นปัญหาชั้นได้ เช่น ในเวลาสงคราม ปัญหาเกี่ยวกับการค้าโดยเสรี เรือบางสัญชาติก็สามารถเข้าไปในน่านน้ำเขตสงครามได้ บางสัญชาติก็ถูกจำกัดหรือถูกห้ามมิให้เข้าไป ดังนั้น สิทธิในการบอกเลิกสัญญา จึงเกี่ยวข้องกับสัญชาติของเรือในขณะเกิดสงครามควบ⁴ อนึ่ง การเปลี่ยนธงสัญชาติของเรือไปจากที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรืออาจก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากแก่ผู้เช่าได้ กฎหมายอังกฤษถือว่า การกระทำเช่นนี้ยอมเป็นการละเมิดสัญญาควบ⁵

ปัญหาที่ยังเป็นข้อสงสัยกันอยู่ก็คือ การเปลี่ยนเจ้าของเรือโดยไม่มีการเปลี่ยนธงสัญชาติของเรือจะมีผลเช่นเดียวกันหรือไม่ การเปลี่ยนเจ้าของเรือและผู้บริหารงานเรืออันเป็นผลตามมาระหว่างการเช่าเรือ ยอมเป็นสิ่งที่ไม่พึงปรารถนาของผู้เช่า อย่างไรก็ตาม ปัญหาว่าผู้เช่าจะปฏิเสธไม่ยอมรับการเปลี่ยนเจ้าของเรือได้หรือไม่ ก็กับการซื้อขายเรือซึ่ง

² See *Baltimé and New York Produce*.

³ See H.P. Michelet, "Beskrivelsen av skibet ved tidsbefraktning", *Arkiv for Sjørett* (Oslo), vol.4, 1960, p.403.

⁴ See *Baltimé*, clause 21 (E).

⁵ See *Isaacs v. McAllum* (1921) 3K.B.377; and *Scrutton*, op.cit., p. 77.

กระทำเช่นนั้นจะทำให้ผู้เช่าไม่ได้รับความสะดวกอย่างไรหรือไม่ ก็ยังไม่ชัดเจนนัก⁶ แต่ที่แน่นอนก็คือ ในกรณีที่ผู้ให้เช่าเรือ เจ้าของเรือเดิมหรือผู้ขายยอมต้องรับผิดชอบช่วงเวลาที่เหลือของสัญญาเช่าเรือเดิมโดยไม่มีปัญหา เว้นแต่ผู้เช่าจะยินยอมให้เจ้าของเรือเดิมพ้นความรับผิดชอบตามข้อผูกพันเดิมเท่านั้น และให้เจ้าของเรือใหม่ยอมรับความผูกพันดังกล่าวตามสัญญาเช่าเรือเดิมในฐานะสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งแทน⁷ กรณีเช่นนี้เปรียบเทียบกับได้กับกรณีที่ผู้เช่ามีสิทธิในบุคคลที่สามเขจรวางเรือตามสัญญาเช่าเรือได้ โดยที่ผู้เช่าก็ยังคงต้องรับผิดชอบต่อสัญญาเช่าเรือเดิมต่อเจ้าของเรืออย่างเต็มที่เช่นกัน⁸ สำหรับกรณีที่มีการซื้อขายเรือที่กำลังปฏิบัติงานอยู่ในระหว่างการเช่าเรือตามระยะเวลาโดยผู้เช่ายินยอมตกลงควยนั้น ในทางปฏิบัติ เจ้าของเรือเดิมจะต้องให้การยืนยันในข้อตกลงที่เรียกว่า "tripartite agreement" คือข้อตกลงสามฝ่าย ซึ่งจะมีผลทำให้เจ้าของเรือเดิมยังคงต้องรับผิดชอบต่อสัญญาเช่าเรืออย่างเต็มที่ร่วมกับเจ้าของเรือใหม่

ปัญหาเกี่ยวกับชั้นหรือประเภทของเรือ (vessel's class) เจ้าของเรือจะรับรองว่าจะส่งมอบเรือให้กับผู้เช่าตามชั้นหรือประเภทที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ อย่างไรก็ดี ยังไม่เป็นการชัดเจนว่าถ้ามีใครระบุความผูกพันไว้ในสัญญาเช่าเรือแล้ว เจ้าของเรือจะต้องผูกพันเกี่ยวกับเรื่องชั้นหรือประเภทของเรือในระยะเวลาที่เช่าเรือกันอย่างไรหรือไม่⁹ นักกฎหมายบางท่านเห็นว่า การเช่าเรือตามระยะเวลานั้น โดยปกติ เจ้าของเรือควรต้องรับผิดชอบต่อเรือกลับคืนสู่สภาพตามชั้นของเรือเช่นเดิม ถ้าปรากฏว่าการเปลี่ยนแปลงไปซึ่งชั้นของเรือ่นั้นเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุบางอย่าง¹⁰ อย่างไรก็ตาม เจ้าของ

⁶ See Michelet, op.cit., p. 408.

⁷ See Gram Fraktavtaler ..., p.160; and Jantzen op.cit., p. 337.

⁸ See Poor, op.cit., p. 55; Gram Fraktavtaler ..., p. 160; Scandinavian Maritime Codes, section 75; see also balttime, clause 20, and the preamble of New York Produce.

⁹ Michelet, op. cit., p. 409.

¹⁰ See Poor, op. cit., p. 9.

เรืออาจมีหน้าที่ที่จะต้องรักษาเรือให้มีสภาพเหมาะสมกับทะเล แต่ว่าการเปลี่ยนแปลงหรือสูญเสียชั้นของเรือไปนั้นไม่จำเป็นว่าจะต้องเป็นเหตุทำให้เรือสูญเสียสภาพความเหมาะสมกับทะเล หรือว่าการรักษาไว้ซึ่งชั้นของเรือตามความจำเป็น ก็มีได้หมายความว่า จะทำให้เรือมีความเหมาะสมกับทะเลเสมอไป อีกประการหนึ่ง ในกรณีที่ผู้เช่าเรือไม่ยอมรับสภาพชั้นของเรือที่ได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นวัตถุประสงค์ของสัญญา เจ้าของเรือจะมีสิทธิสั่งให้เรือของตนหยุดปฏิบัติงานได้อย่างไรหรือไม่ก็ยังไม่ชัดเจน

เกี่ยวกับความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือ ตามปกติสัญญาเช่าเรือจะระบุถึงจำนวนน้ำหนัก (deadweight) และความจุ (cubic capacity) ที่เรือจะบรรทุกสินค้าได้ เช่นเดียวกับสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว เรือขนน้ำหนักและความจุของเรือนี้ นับว่ามีความสำคัญต่อผู้เช่าเป็นอันมาก ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องรับประกันเรื่องนี้ด้วย¹¹

เงื่อนไขเกี่ยวกับจำนวนน้ำหนักบรรทุกสินค้านั้น สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาแบบ Baltimore และ New York Produce กำหนดไว้แตกต่างกัน กล่าวคือ แบบ Baltimore กำหนดไว้ดังนี้ : "... tons deadweight on Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water" ส่วนแบบ New York Produce กำหนดไว้ ดังนี้ : "... tons of 2240 lb deadweight capacity (Cargo and bunkers, including fresh water and stores not exceeding one and one-half percent of ship's deadweight capacity, allowing a minimum of fifty tons)" ซึ่งจะเห็นได้ว่า การยอมให้น้ำจืดและพัสดุประจำเรือ 1.5% ของน้ำหนักบรรทุกตามแบบพิมพ์ New York Produce นั้น ทำความยุ่งยากให้แก่เจ้าของเรือมาก เนื่องจากจำนวนน้ำจืดและพัสดุประจำเรือที่ต้องมีไว้ในเรือย่อมขึ้นอยู่กับระยะเวลาของการเดินทาง หรือระยะเวลาที่เรือต้องทำงาน¹² อนึ่ง การคำนวณหาน้ำหนักบรรทุกที่แน่นอนและถูกต้อง

¹¹ See Poor, op.cit., p. 5; and Gram Fraktavtaler ..., p. 167.

¹² See Michelet, op.cit., p. 418; and BIMCO, Bulletin, 1972, pp. 1298-1299.

ของเรือก็กระทำใ้ไม่ย่นัก เนื่องจากมีองค์ประกอบหลายประการที่เปลี่ยนแปลงได้ เช่น การแ่กงระดับสินค้าบนเรืออาจเป็นผลกระทบทกระเทือนต่อการคำนวณได้ เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ ในสัญญาเช่าเรือจึงมักระบุจำนวนน้ำหนักบรรทุกโดยประมาณ เช่น ระบุว่าประมาณเท่านั้นตัน เท่านั้น (about ... tons) เป็นการเพื่อเหลือเผื่อขาดเอาไว้¹³

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างน้ำหนักบรรทุกเป็นต้นกับความจุที่เรือบรรทุกได้เป็นปริมาณนั้น อาจทำให้เกิดปัญหาขึ้นได้ เช่น เกี่ยวกับการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวที่กล่าวมาแล้ว¹⁴

เกี่ยวกับความเร็วและการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเรือ ก็เป็นเรื่องสำคัญมากสำหรับผู้เช่าที่เจ้าของเรือต้องรับรองความถูกต้อง เช่นเดียวกัน การกำหนดเงื่อนไขทั้งสองอย่างนี้ ปกติมักจะกำหนดเกี่ยวข้องกับควบคู่กันไป เช่น ในแบบ Baltime กำหนดว่า

"... capable of steaming about ... knots in good weather and smooth water on a consumption of about ... tons best Welsh coal, or about ... tons oil-fuel" แบบ New York Produce ก็กำหนดไว้คล้ายคลึงกัน และการที่ผู้เช่าต้องการให้เจ้าของเรือกำหนดความเร็วของเรือเป็นความเร็วใช้งาน ("service speed") ความเร็วเฉลี่ย ("average speed") ความเร็วใช้งานเฉลี่ย ("average service speed") หรือ ความเร็วใช้งานเฉลี่ยส่วนใหญ่ ("main average service speed") ก็มีขึ้นเป็นเรื่องปกติแต่อย่างใด แต่การกำหนดเช่นนี้ อาจเป็นปัญหาในการคำนวณที่ทำให้เกิดความไม่แน่นอนขึ้นได้¹⁵ สำหรับการระบุความเร็วของเรือโดยประมาณ เช่น ระบุว่าประมาณเท่านั้นนี่อีกเท่านั้น ("about ... Knots") อาจทำให้ผู้เช่ามีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาเช่าเรือได้ ในกรณีที่เรือไม่สามารถทำความเร็วได้ตามที่ระบุไว้อย่างไรก็ดี ตามปกติผู้เช่ามักจะเรียกร้องค่าทดแทนจากเจ้าของเรือมากกว่าการบอกเลิกสัญญาเช่าเรือ ซึ่งค่าทดแทนดังกล่าวอาจเป็นการชดเชยค่าเช่า หรือค่าระวางเรือลงก็ได้¹⁶

¹³ See Baltime and New York Produce.

¹⁴ ฎพที่ 4 ข้อ 4.1.2 และ Scrutton, op.cit., p.340.

¹⁵ See Michelet, op. cit., p. 424.

¹⁶ Ibid., p. 425.

การคิดคำนวณค่าทดแทนสำหรับเวลาที่เสียไปเนื่องจากความเร็วของเรือลดลงนี้ มีปัญหา
ยุ่งยากหลายประการ และวิธีการคิดคำนวณเวลาที่เสียไปที่ใช้กันก็มีอยู่หลายวิธี¹⁷

ปัญหายังมีอีกว่า ในขณะที่เรือกำลังปฏิบัติงานตามสัญญาเช่าเรืออยู่นั้น เกิดมีเหตุ
แทรกซ้อนเข้ามาทำให้เรือไม่สามารถทำความเร็วได้ตามที่ระบุไว้ เช่น ความเร็วของเรือ
ลดลงเนื่องจากมีตะไคร่น้ำจับ หรือมีเพรียงเกาะท้องเรือมากขึ้น ทำให้เรือต้านทานน้ำมาก
ขึ้นด้วย ปัญหาเช่นนี้มักเกิดขึ้นได้ง่ายในน่านน้ำเขตร้อน เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบอย่าง
ไร กรณีดังกล่าวนี้ สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาแบบ New York Produce ข้อ 21
กำหนดวิธีการแก้ปัญหานี้ไว้โดยชัดแจ้งว่า "ในขณะที่เรือกำลังปฏิบัติงานในน่านน้ำเขตร้อน
ตามสัญญาเช่าเรือนั้นเรือจะต้องเข้าอู่ ณ สถานที่ที่สะดวกตามสมควรแห่งใดแห่งหนึ่งตามที่ผู้
เช่าและนายเรือเห็นว่ามีควมจำเป็นที่จะต้องทำความสะอาดและทาสีท้องเรือใหม่ แต่อย่าง
น้อยต้องทุกหกเดือนนับจากเวลาที่ได้มีการทาสีครั้งสุดท้าย และในระหว่างเวลาดังกล่าวย่อม
ไม่จำเป็นต้องชำระค่าเช่าเรือจนกว่าเรือจะอยู่ในสภาพที่พร้อมจะออกปฏิบัติงานได้อีก" แต่สำหรับ
แบบ Baltimore ไม่มีเงื่อนไขดังกล่าวนี้ จึงมีข้อสงสัยว่า ถ้ามีไคคกลงกันเป็นพิเศษแล้ว ผู้
เช่าจะสามารถร้องขอให้นำเรือเข้าอู่เพื่อทำความสะอาดท้องเรือ เมื่อมีเพรียงเกาะท้องเรือ
ในขณะที่เรือปฏิบัติงานในน่านน้ำเขตร้อนได้อย่างไรหรือไม่¹⁸

เกี่ยวกับความเหมาะสมกับทะเลของเรือ สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาทั้งแบบ
Baltimore และ New York Produce ต่างก็มีเงื่อนไขกำหนดให้เจ้าของเรือต้องส่งมอบ
เรือที่มีความเหมาะสมกับทะเลให้แก่ผู้เช่า¹⁹ กล่าวคือ ตามแบบ Baltimore ข้อ 1 กำหนด
ไว้ว่า "เรือที่ส่งมอบนั้นจะต้องมีความเหมาะสมทุกประการที่จะใช้บรรทุกสินค้าตามปกติทั่ว ๆ
ไปได้" และตามแบบ New York Produce กำหนดไว้ว่า "เรือจะต้องพร้อมที่จะรับสิน
ค้าลงระวางเรือที่กวาดสะอาดเรียบร้อยแล้ว และระวางเรือนั้นต้องแน่นหนา แข็งแรง และ

¹⁷ Ibid., p. 426.

¹⁸ Ibid., p. 429.

¹⁹ คำว่า ความเหมาะสมกับทะเล ในที่นี้ย่อมหมายถึงรวมถึง ความเหมาะสมในการ
บรรทุกสินค้า ตามที่ไคกล่าวมาแล้วในบทที่ 6 ข้อ 6.1.1 ด้วย.

หนทางของการใช้งานทุกอย่าง" สำหรับหน้าที่หรือความผูกพันของเจ้าของเรือเกี่ยวกับความเหมาะสมกับทะเลของเรือ นั้น ก็คงเป็นเช่นเดียวกับที่ไคกล่าวมาแล้วในเรื่องสัญญาเช่าเรือ เป็นรายเที่ยว กล่าวคือ มีความแตกต่างกันไปตามระบบกฎหมาย คือตามกฎหมายอังกฤษ และอเมริกัน เจ้าของเรือต้องรับประกันความเหมาะสมกับทะเลของเรือ ส่วนตามกฎหมายอื่น ๆ หน้าที่ของเจ้าของเรือที่จะต้องทำให้เรือมีความเหมาะสมกับทะเล อาศัยหลักการที่ว่า ได้ใช้ความพยายามอย่างดีแล้ว²⁰

กรณีที่เจ้าของเรือส่งมอบเรือที่ไม่มีความเหมาะสมกับทะเล โดยทั่วไปผู้เช่าย่อมมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ยอมรับเรือได้ และถ้าปรากฏว่าการทำให้เรือมีความเหมาะสมกับทะเล ทำให้เกิดความล่าช้าจนอาจเป็นผลเสียหายต่อการค้าตามวัตถุประสงค์ของสัญญาเช่าเรือแล้ว ผู้เช่าก็ย่อมมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ กรณีดังกล่าวนี้ ผู้เช่าย่อมมีสิทธิเรียกร้องความเสียหายสำหรับการสูญหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการที่เรือไม่มีความเหมาะสมกับทะเลได้ด้วย²¹ อย่างไรก็ตาม การจัดทำเรือให้มีความเหมาะสมกับทะเลนี้ ในสัญญาเช่าเรือมักไม่ระบุถึงขอบเขตความรับผิดชอบความเสียหายสำหรับการสูญหายดังกล่าวของเจ้าของเรือแยกเอาไว้ต่างหากในเงื่อนไขข้อยกเว้นแต่อย่างใด²² ปัญหาที่จะไคกล่าวโดยละเอียด โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามเงื่อนไขของแบบ Baltimore ข้อ 13 ในข้อ 7.6 ต่อไป

ตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกันนั้น ปัญหาที่ว่า เจ้าของเรือจะต้องรับประกันความเหมาะสมกับทะเลของเรือในขอบเขตหรือระยะเวลาที่ล่วงเลยไปจากเวลาเริ่มต้นของสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาอย่างไรหรือไม่นั้น ดูเหมือนว่าจะมีความแตกต่างกันอยู่ กล่าวคือ ตามกฎหมายอังกฤษ ไม่ต้องมีมารับประกันว่าเรือจะต้องมีความเหมาะสมกับทะเล ยกเว้นแต่ในขณะเริ่มต้นของสัญญาเช่าเรือเท่านั้น²³ ส่วนตามกฎหมายอเมริกันนั้น เจ้าของเรือต้องรับประกันความเหมาะสมกับทะเลของเรือในขณะที่เรือเริ่มออกเดินทางทุกเที่ยวที่อยู่ในระหว่าง

²⁰ ดูบทที่ 6 ข้อ 6.1.1.

²¹ See Scrutton, *op.cit.*, p. 85.

²² *Ibid.*, p. 88.

²³ See Carver, *op.cit.*, para. 382; and Scrutton, *op.cit.* p. 86.

สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา²⁴ อย่างไรก็ดี สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาทั้งแบบ Baltimore และแบบ New York Produce ต่างก็มีเงื่อนไขเกี่ยวกับปัญหานี้ระบุไว้โดยชัดเจน กล่าวคือแบบ Baltimore ข้อ 3 ระบุว่า "เจ้าของเรือจะต้องรักษาไว้ซึ่งสภาพของตัวเรือและเครื่องจักรให้มีประสิทธิภาพโดยตลอดระหว่างเวลาที่ต้องใช้งานเรือ" ซึ่งในแบบ New York Produce ข้อ 1 ก็ระบุไว้ในทำนองเดียวกัน แต่ตามกฎหมายอังกฤษ ไม่ได้ตีความข้อความดังกล่าวนี้ว่าหมายถึงการรับประกัน คือมีความหมายเป็นที่เข้าใจกันแต่เพียงว่า ในกรณีที่เรือไร้ประสิทธิภาพเจ้าของเรือต้องดำเนินการซ่อมแซมทุกอย่างตามเหตุผลที่สมควรเท่านั้น²⁵

7.2 การวางหรือค่าเช่าเรือ เงื่อนไขการชำระค่าเช่าเรือ และสิทธิเรียกเรือคืนของเจ้าของเรือ

การวางหรือค่าเช่าเรือสำหรับการเช่าเรือตามระยะเวลานั้น ในสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลามักใช้คำว่า "ค่าจ้าง" ("hire") ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่าค่าเช่าเรือ สำหรับการคิดคำนวณค่าเช่าเรือ โดยทั่วไป จะคิดเป็นอัตราที่แน่นอนต่อหน่วยเวลา เช่น ทุก 30 วัน หรือทุกเดือนปฏิทินค่อนนำหนักบรรทุกของเรือหนึ่งตัน ส่วนการชำระค่าเช่าเรือตามปกติในสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาจะกำหนดให้ชำระกันล่วงหน้าในระยะเวลาที่แน่นอนเป็นคราว ๆ ไป ตลอดระยะเวลาของการเช่าเรือ เช่น ตามแบบ Baltimore ข้อ 6 กำหนดให้ชำระทุก 30 วัน และแบบ New York Produce ข้อ 5 ทุกครึ่งเดือน เป็นต้น

เนื่องจากการชำระค่าเช่าเรือจะต้องชำระกันเป็นคราว ๆ ตลอดระยะเวลาของการเช่าเรือ ซึ่งบางครั้งอาจเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน จึงอาจมีการเสี่ยงภัยต่อมูลค่าของเงินตราซึ่งลดลงได้ กรณีเช่นนี้นับเป็นปัญหาสำคัญยิ่งสำหรับการเช่าเรือตามระยะเวลา ดังนั้น เพื่อให้ค่าเช่าเรือมีอัตราเป็นมูลค่าที่แน่นอน ในปัจจุบัน จึงได้กำหนดเงื่อนไขอัตราแลกเปลี่ยน

²⁴ See Poor, op.cit., p. 16.

²⁵ See Carver, op.cit., para. 382.

เงินตรา ("currency clause") เพื่อกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนเงินที่แน่นอนระหว่างเงินตราวางเรือกับเงินตราสกุลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไว้ในสัญญาเช่าเรือค้าย เช่น กำหนดว่า :

"It is mutually agreed that the monthly Hire-money due under clause 10 is based upon the mean of the present Bank of England's selling and buying rate for the U.S. dollar viz.: \$ 4.03 to the pound sterling. Should this mean rate fluctuate it is understood and agreed that the sterling hire payments shall be adjusted upwards or downwards and the amount actually payable in sterling shall be the hire calculated at the agreed rate in sterling of £ ... multiplied by \$ 4.03 and divided by the new mean rate in force on the due of payment"²⁶

กล่าวคือ กำหนดให้อัตราแลกเปลี่ยนเงินเป็นไปตามอัตราซื้อขายเงินสกุลดอลลาร์อเมริกันของธนาคารแห่งอังกฤษที่เป็นอยู่ คือ 4.03 ดอลลาร์ต่อปอนด์สเตอร์ลิง แต่ถ้าอัตรานี้เปลี่ยนแปลงไป การชำระค่าเช่าเรือเป็นสกุลอังกฤษ ก็ต้องคิดคำนวณโดยเอาจำนวนปอนด์คูณกับ 4.03 แล้วหารด้วยอัตราแลกเปลี่ยนเงินระหว่างเงินปอนด์กับเงินดอลลาร์ในขณะนั้น เช่น ค่าเช่าเรือตามสัญญา 800 ปอนด์ อัตราแลกเปลี่ยนขณะนั้น 1 ปอนด์ต่อ 4 ดอลลาร์ ค่าเช่าเรือที่ต้องชำระสำหรับคราวนั้น จะเท่ากับ $\frac{800 \times 4.03}{4} = 806$ ปอนด์ เป็นต้น

อนึ่ง การเช่าเรือเป็นระยะเวลานาน ๆ ย่อมทำให้เจ้าของเรือต้องรับภาระค่าใช้จ่ายสูงขึ้นเรื่อย ๆ เช่น ค่าจ้างคนประจำเรือ ค่าพัสดุประจำเรือ ค่าบำรุงรักษาเรือ ค่าเบี้ยประกันภัยเรือ เป็นต้น ย่อมสูงขึ้นตามระยะเวลา ถ้ามิได้มีการชดเชยค่าใช้จ่ายส่วนที่เพิ่มขึ้น เจ้าของเรือก็จะเสียเปรียบ ค้ายเหตุนี้ จึงเป็นเรื่องธรรมดาที่เจ้าของเรือ

²⁶ See Nordisk Skibsrederforening Medlemsblad (Oslo), special number, June 1960, p. 14.

จำต้องป้องกันผลประโยชน์ของตน โดยการกำหนดเงื่อนไขที่เรียกว่า "escalator clause" ไว้ในสัญญาเช่าเรือ เพื่อกำหนดอัตราค่าเช่าเรือให้เพิ่มขึ้นตามค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเจ้าของเรือที่เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นไป เช่น กำหนดว่า :

"The rate of hire agreed in this charter is based upon the level of owners' monthly operating expenses ruling at the date of this charter as shown in the statement for future comparison attached hereto, including provisions, stores, master's and crew's wages, war bonus and other remuneration, maintenance and usual insurance premiums."

"By the end of every year of the charter period the average monthly expenses for the preceding year shall be compared with the basic statement attached here-to. Any difference exceeding 5 per cent to be multiplied by 12 and regulated in connection with the next hire payment. The same principle to apply pro rata at the termination of the charter for any part of a year"²⁷

กล่าวคือ ถ้าปรากฏว่าค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเดือนในช่วงระยะเวลาหนึ่งปีของการเช่าเรือเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายต่อเดือนของเจ้าของเรือที่กำหนดไว้มากเกินกว่า 5% ก็ให้เอา 12 มาคูณก็จะเป็นค่าเช่าเรือที่เพิ่มขึ้นสำหรับปีต่อไป และถือว่าเป็นเกณฑ์ค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือที่จะต้องนำมาเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายจริงในปีถัดไปเรื่อย ๆ คว

สำหรับการชำระค่าเช่าเรื่อนั้น ถ้าผู้เช่าจะเลยไม่ชำระให้ตรงตามเวลาที่กำหนดไว้แล้ว สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาทั้งแบบ Baltimore (ข้อ 6) และ New York Produce (ข้อ 5) ต่างก็กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกเรือคืนได้ เงื่อนไขดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้เช่าต้องชำระค่าเช่าเรือให้ตรงตามเวลาโดยเคร่งครัด เพราะแม้แต่การ

²⁷Ibid., p. 13.

ลาซาพวันที่กำหนดไว้ในสัญญาเพียงเล็กน้อย ก็ทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกเรือคืนได้²⁸

สิทธิในการเรียกเรือคืนนี้มีความสำคัญสำหรับเจ้าของเรือ เพราะเป็นหลักประกันอย่างหนึ่งในกรณีที่เชื่อถือผู้เช่าไม่ได้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้เช่าไม่ปฏิบัติตามข้อผูกพัน และเจ้าของเรือใช้สิทธิเรียกเรือคืนมาได้แล้วก็ตาม เจ้าของเรือก็อาจเดือดร้อนหรือได้รับความเสียหายได้ ในกรณีที่ตลาดค่าระวางเรือตกต่ำและเจ้าของเรือได้ให้เช่าเรือไปในอัตราค่าเช่าเรือที่ต่ำกว่าที่ควรจะได้รับ ตามสัญญาเช่าเรือเดิม ซึ่งในทางปฏิบัติ การเรียกร้องจำนวนที่สูงสูญเสียไปจากผู้เช่าอาจได้รับเพียงจำนวนเล็กน้อย ภัยเหตุการณ์เช่าเรือตามระยะเวลา จึงมักกระทำกันในประเทศที่พัฒนาแล้วเป็นส่วนใหญ่ เพราะสำหรับประเทศที่กำลังพัฒนา ผู้เช่าอาจมีฐานะทางการเงินและความซื่อตรงไม่เพียงพอที่จะได้รับความเชื่อถือจากเจ้าของเรือ และอาจทำให้เจ้าของเรือได้รับความเดือดร้อนดังกล่าวแล้วนั่นเอง

7.3 ระยะเวลาการเช่าเรือและการส่งมอบเรือคืน

ระยะเวลาการเช่าเรือส่วนมากมักตกลงกันเป็นจำนวนเดือนตามปฏิทิน หรือเป็นจำนวนปี แต่ถาเป็นการเช่าเรือในช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ก็อาจกำหนดเป็นจำนวนสัปดาห์ จำนวนวัน หรือจะเช่าเรือเป็นเที่ยวพิเศษเที่ยวเดียว (specified voyage) หรือทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ (round voyage หรือ round trip) แล้วแต่กรณี แต่บางกรณี ก็อาจเป็นการเช่าเรือหลาย ๆ เที่ยวติดต่อกัน (flat period) และโดยทั่วไปเมื่อเป็นการเช่าเรือในเวลานาน ๆ และเรือต้องเดินทางหลาย ๆ เที่ยว พอหมดเที่ยวสุดท้าย

²⁸ See *Akt. Tank-express v. Compagnie Financiere Belge des Petroles* (1949) A.C. 76; cited by Scrutton, *op.cit.*, p. 354; see also *Tenax Steamship Co.Ltd. v. The "Brimnes" (Owners)* (1972) 2 Lloyd's Rep. 465; and *Zim Israel Navigation Co.Ltd. v. Effy Shipping Corporation* (1972) 1 Lloyd's Rep. 18.

ช่วงเวลาอาจจะไม่ลงตัวพอดี คืออาจใช้เวลาเกินไปหรือน้อยไป เป็นเหตุใหญ่ที่เขาไม่สามารถส่งมอบเรือคืนได้ตรงตามกำหนดเวลาหมคสัญญาเขาเรือที่ระบุไว้ ปัญหาที่ว่า การส่งมอบเรือคืนช้าหรือเร็วกว่ากำหนดเวลาหมคสัญญานั้นจะคิดค่าเขาเรือกันได้อย่างไรหรือไม่

โดยทั่วไป ในกรณีที่สัญญาเขาเรือกำหนดระยะเวลาการเขาเรือโดยมีคำว่าประมาณ ("about") นั้น เจ้าของเรือจะยอมให้เขาส่งมอบเรือคืนเมื่อสิ้นสุดการเดินทางแล้วเกินกำหนดเวลาหมคสัญญาเขาเรือได้เล็กน้อย²⁹ อย่างไรก็ตาม การส่งมอบเรือคืนล่าช้าอาจเกิดปัญหาขึ้นได้หลายประการ ซึ่งในทางปฏิบัติก็เป็นการยากที่จะพิจารณาว่าสาเหตุแห่งความล่าช้าและช่วงเวลาทีล่าช้านั้นมีเหตุผลอันสมควรหรือไม่ รวมทั้งในกรณีที่จะต้องมีการชำระค่าทดแทนสำหรับช่วงเวลาที่เขาใช้เวลาเรือเพิ่มขึ้น ก็ยังไม่ชัดเจนว่าจะคิดคำนวณตามอัตราค่าเขาเรือที่ระบุไว้ในสัญญา หรือจะคิดตามอัตราของตลาดการว่างเรือ³⁰

เงื่อนไขการส่งมอบเรือคืนในสัญญาเขาเรือตามระยะเวลาแบบ Baltime ข้อ 7 กำหนดไว้ว่า

"Should the vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein".

²⁹ See Carver, op.cit., para. 366; and Poor, op.cit., p.11.

³⁰ See cases cited by Carver, op.cit., paras. 366-367; Poor, op.cit., pp. 11-15; Cadwallader, "English shipping cases-1971 ...", p. 288; and London and Overseas Freighters Ltd. v. Timber Shipping Co. (1971) 1 Lloyd's Rep. 523.

กล่าวคือ ในกรณีที่เรือต้องใช้เวลาในการเดินทางเพื่อปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือมากกว่าช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ ก็จะต้องมีเหตุผลอันสมควรที่การเดินทางนั้นจะทำให้สามารถส่งมอบเรือคืนได้ในเวลาที่ใกล้เคียงกับเวลาที่กำหนดไว้ แต่ในกรณีที่ค่าเช่าเรือตามอัตราของตลาดต่ำกว่าราคาเรือสูงขึ้นกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือ ผู้เช่าต้องชำระค่าเช่าเรือสำหรับช่วงระยะเวลาที่เกินไปนั้นตามอัตราของตลาดต่ำกว่าราคาเรือด้วย อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขนี้ก็ยังไม่ใช่เจตนาคืออาจเป็นปัญหาว่า เจ้าของเรือจะสามารถเรียกร้องค่าเช่าเรือตามอัตราของตลาดต่ำกว่าราคาเรือสำหรับช่วงระยะเวลาที่เกินไปจากวันที่กำหนดไว้ หรือจากวันที่สิ้นสุดการเดินทางที่มีเหตุผลอันสมควรนั้น³¹

7.4 สิทธิของผู้เช่าในการส่งงานเรือ

สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา จะกำหนดสิทธิของผู้เช่าในการสั่งให้เรือเดินทางไปบรรทุกและขนส่งสินค้าใดภายในขอบเขตที่ระบุไว้ เช่น ตามแบบ Baltimore ข้อ 2 กำหนดขอบเขตสิทธิที่เป็นลักษณะทั่วไปดังกล่าวนี้ว่า "ผู้เช่าจะต้องใช้เรือในวิถีทางการค้าที่ชอบด้วยกฎหมาย เพื่อขนส่งสินค้าที่ชอบด้วยกฎหมาย ระหว่างท่าเรือที่ติดและปลอดภัย หรือสถานที่ที่เรือสามารถลอยตัวอยู่ได้โดยปลอดภัยเสมอเท่านั้น ทั้งนี้ ภายในขอบเขตที่กำหนดดังต่อไปนี้..." โดยคู่สัญญาอรรถกถารกำหนดเขตทางภูมิศาสตร์ตามที่ต้องการลงไปในช่องว่างที่เว้นเอาไว้ได้ สำหรับตามแบบพิมพ์ New York Produce ได้กำหนดเขตทางภูมิศาสตร์เอาไว้ด้วยเลย คือกำหนดว่า :

"Vessel ... to be employed, in carrying lawful merchandise ... in such lawful trades, between safe port and/or ports in British North America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or Mexico, and/or South America, and/or Europe, and/or Africa, and/or Asia, and/or Australia, and/or

³¹ See Gram, Fraktavtaler ..., p.171.

Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrence between October 31 st and May 15th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic ..."

อย่างไรก็ดี การกำหนดเขตทางภูมิศาสตร์นั้น ปกติจะไม่กำหนดเขตที่อยู่นอกเหนือไปจากเขตที่ยอมให้ตามสัญญาประกันภัยเรือ ซึ่งในทางปฏิบัติอาจแนบเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยไปกับสัญญาเช่าเรือด้วย โดยระบุข้อความเพิ่มเติมว่า "World wide limits subject to Institute Warranties Clause as attached hereto"³²

สำหรับความต้องการที่จะให้เรือเดินทางไปยังท่าเรือที่คิดและปลอดภัยนั้น ต้องคำนึงถึงปัญหาต่าง ๆ ท้าหน้าเกี่ยวกับกาเช่าเรือเป็นรายเที่ยวตามที่กล่าวมาแล้ว³³ อย่างไรก็ตาม สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาแบบ Baltime ได้กำหนดข้อจำกัดสำหรับการค้าของเรือบางอย่างไว้ในข้อ 15 ว่า เรือจะต้องไม่ถูกส่งหรือไม่มีความผูกพันให้เข้าไปในบริเวณที่มีโรค หรือมีโรคระบาด หรือบริเวณที่ตามกฎหมายไม่อนุญาตให้นายเรือและคนประจำเรือไปกับเรือ หรือบริเวณที่ทะเลเป็นน้ำแข็ง หรือบริเวณที่อาจต้องทำลายหรือรื้อถอนกระโจมไฟ เรือกระโจมไฟ เครื่องหมายและหุ่นไฟนำต่าง ๆ อันเนื่องมาจากทะเลเป็นน้ำแข็งในขณะที่เรือไปถึง หรือบริเวณที่ปกติเรือต้องเสี่ยงภัยต่อทะเลเป็นน้ำแข็งในขณะที่เรือไปถึงหรือออกจากสถานที่นั้นภายหลังจากเสร็จการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าแล้ว และผู้เช่าต้องรับผิดชอบหรือเสี่ยงภัยต่อการที่เรือต้องเสียเวลาเพราะสาเหตุดังกล่าวนี้ด้วย อันนี้ ข้อจำกัดสำหรับสิทธิในการสั่งงานเรือนั้นรวมถึงการเกิดสถานะสงครามด้วย เช่น แบบ Baltime ข้อ 21 กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ รวมทั้งสิทธิในการบอกเลิกสัญญาของคู่สัญญาในกรณีที่เกิดสงครามไว้ด้วย

³² Ibid., p. 172.

³³ คู่มือที่ 4 ข้อ 4.4.4.

เกี่ยวกับสิทธิของผู้เช่าในการบรรทุกสินค้าลงเรือนั้น สัญญาเช่าเรืออาจกำหนดถึงลักษณะธรรมชาติหรือชนิดของสินค้าที่จะขนส่งว่าควรจะเป็นประการใด สำหรับเรือบรรทุกน้ำมัน หรือเรือพิเศษอย่างอื่น จะต้องกำหนดให้ชัดเจน หรืออาจจำกัดว่าต้องเป็นสินค้าที่ขอบคยกฎหมายดังเช่นในแบบ Baltimore ก็ได้ อย่างไรก็ตาม ในแบบ Baltimore ข้อ 2 ก็ระบุยกเว้นสินค้าที่คงได้รับอนุญาตเป็นพิเศษด้วย ซึ่งได้แก่สัตว์หรือสินค้ามีชีวิต และสินค้าไวไฟหรืออันตราย

อย่างไรก็ดี แมวจะมีเงื่อนไขข้อจำกัดดังกล่าวแล้วก็ตาม โดยหลักทั่วไปแล้ว ผู้เช่าก็ยังมีสิทธิที่จะสั่งงานเรือให้เป็นไปตามความประสงค์ของตนได้อย่างกว้างขวางโดยที่เจ้าของเรือจำต้องปฏิบัติตามคำสั่งและคำแนะนำของผู้เช่า นอกจากนี้เจ้าของเรือยังมีหน้าที่ที่จะต้องออกไปตราส่งตามคำแนะนำของผู้เช่าโดยให้นายเรือทำหน้าที่แทนตนด้วย เงื่อนไขที่กำหนดถึงสิทธิของผู้เช่าและหน้าที่ของเจ้าของเรือดังกล่าวนี้ ในสัญญาเช่าเรือเรียกว่า "employment clause" ซึ่งมีอยู่ทั้งในแบบ Baltimore (ข้อ 9) และแบบ New York Produce (ข้อ 8) เช่น แบบ New York Produce ข้อ 8 กำหนดว่า :

"That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost despatch, and shall render all customary assistance with ship's crew and boats. The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to load, stow, and trim the Cargo at their expense under the supervision of the Captain, who is to sign Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mate's or Tally Clerk's receipts"

กล่าวคือ นายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้เช่าและตัวแทนผู้เช่าในการปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือ ให้ความช่วยเหลือผู้เช่าในการควบคุมให้การบรรทุก เก็บรักษา และดูแลระดับสินค้าซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้เช่าที่จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นไปโดยเรียบร้อย และออกไปตราส่งสินค้าให้เป็นไปตามใบรับสินค้าของนายประจำเรือหรือเสมียนตราจสอบสินค้า

7.5 การกำหนดความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเรือ

การกำหนดความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเรือระหว่างเจ้าของเรือและ
 ผู้เช่าเมื่อเช่าเรือตามระยะเวลา นั้น ย่อมสอดคล้องกับการแบ่งแยกหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาตั้ง
 กลาวควย กลาวคือ เจ้าของเรือรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารงานเรือ
 ตามปกติ ส่วนผู้เช่ารับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวกับการเดินทางของเรือระหว่างเวลาที่
 ผู้เช่าใช้เรือนั้น แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาทั้งแบบ Baltimore และ New York
 Produce กำหนดรายละเอียดการแบ่งส่วนความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้ไว้ควย เช่น
 แบบ Baltimore ข้อ 3 กำหนดให้เจ้าของเรือเป็นฝ่ายจัดหาและชำระค่างาน คาสะเบียง
 อาหารของคนประจำเรือ ค่าประกันภัยเรือ และค่าพิศุครุภัณฑ์ ทั้งของแผนกปากเรือและ
 ฆางกล และข้อ 4 กำหนดให้ผู้เช่าเป็นฝ่ายรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกือบทุกอย่าง คือค่าใช้จ่าย
 สำหรับ ค่าเชื้อเพลิงของเรือ ค่าน้ำจืดสำหรับหมอนำของเครื่องจักรไอน้ำ ค่าภาระท่าเรือ
 ค่าน้ำรอง ค่าบริการถ้อยหายเรือผ่านคลอง ค่าบริการเรือเล็กรับส่ง เชื้อก ค่าธรรมเนียมประ
 ภาคารหุนไฟ ค่าบริการเรือลากจูง ค่าธรรมเนียมกงสุล (ยกเว้นที่เกี่ยวกับคนประจำเรือ)
 ค่าธรรมเนียมและค่าภาระผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมและค่าภาระใช้ขูจอกเรือและอื่น ๆ ค่า
 ธรรมเนียมท่าเรือในการส่งมอบเรือใหญ่เช่าและส่งมอบเรือคืนให้เจ้าของเรือ ค่าตัวแทนคา
 ตาง และคานายหนาเรือ นอกจากนี้ยังต้องรับผิดชอบชำระค่าธรรมเนียม แดงระดับ จักเก็บ ขน
 ฝายสินค้า ค่าตรวจสอบจกนับและส่งมอบสินค้า ฯลฯ อีกควย และตามแบบ New York
 Produce ข้อ 1 และ 2 ก็กำหนดเงื่อนไขการแบ่งส่วนความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่
 เป็นทำนองเดียวกันกับแบบ Baltimore

อย่างไรก็ดี กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ก็กำหนดให้เจ้าของเรือและเรือต้องรับ
 รับผิดชอบต่อเจ้านั้นหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องบรรดาค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้
 เช่าควย เช่น ค่าเชื้อเพลิงของเรือ ค่าน้ำรอง ค่าบริการเรือลากจูง ค่าภาระท่าเรือ เป็น
 ตน ควยเหตุนี้ ในกรณีที่ผู้เช่าไม่ใครชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเนื่องมาจากการใช้เรือแล้ว
 เจ้าของเรือยอมตกอยู่ในฐานะที่ลำบากที่ผู้เช่าเป็นเจ้านั้น เป็นควนว่า ผู้จัดหาเชื้อเพลิงของเรือ
 ทางการทำเรือหรือเจ้านักงานนำร่อง ฯลฯ สามารถเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่ผู้เช่ายังมีได้

ชำระค่างวด จากเจ้าของเรือได้โดยตรง ตลอดทั้งยังมีสิทธิที่จะยึดหน่วงเรือเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ที่เรียกกรอนั้นได้ควย และโดยทั่วไป เจ้าของเรือมีโอกาสที่จะควบคุมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของผู้เช่าไคนอย ดังนั้น เมื่อผู้เช่าไม่ชำระหนี้ที่กอน เจ้าของเรือจึงอาจต้องรับผิดชอบหนี้สินของผู้เช่าจำนวนมากโดยไม่คาดฝันมาก่อน ในขณะที่ตนอาจได้รับบททดแทนจากการไล่เบี่ย หรือดำเนินคดีเรียกกรองเอาจากผู้เช่าในจำนวนเล็กน้อยและไม่แน่นอนก็ได้³⁴

7.6 การกำหนดความรับผิดชอบค่าเสียหายของสินค้าหรือเรือ

7.6.1 ความเสียหายของสินค้า

7.6.1.1 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อบุคคลที่สาม

ตามปกติ ผู้เช่าเรือตามระยะเวลาขอมฎาระเกี่ยวกับการดำเนินการค้าของเรือ ซึ่งก็มีบ่อยครั้งที่ผู้เช่าใช้เรือที่เขานับปฏิบัติงานร่วมกับกองเรือพาณิชย์ของตนทำให้ดูเหมือนว่า ผู้เช่าต้องรับผิดชอบผลที่เกิดจากการกำหนดทิศทางและการสั่งงานเรือ รวมทั้งคำแนะนำในการออกใบตราส่งของตนควย³⁵ ปัญหาที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กันก็คือ (ก) เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามผู้ทรงใบตราส่งที่ออกให้ตามสัญญาเช่าเรือ ในกรณีที่สินค้าเกิดสูญหายหรือเสียหายขึ้นอย่างไรหรือไม่ และ (ข) เจ้าของเรือจะเรียกกรองค่าทดแทนหรือไล่เบี่ยจากผู้เช่า เมื่อใบตราส่งกำหนดให้เจ้าของเรือมีความรับผิดชอบมากกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือได้หรือไม่ ซึ่งได้พิจารณามาแล้วในเรื่องการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว³⁶ และปัญหาเกี่ยวกับค่าทดแทนนี้ก็ยังไม่ชัดเจนแน่นอนเช่นเดียวกับที่กล่าวมาในหัวข้อที่แล้ว

³⁴ See Gram, *Fraktavtaler* ..., p. 179.

³⁵ See Ramberg, *Cancellation* ..., p. 54.

³⁶ See Poor, *op.cit.*, p.34; Carver, *op.cit.*, para. 372;

โดยทั่วไป สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา มักจะกำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าทดแทนหรือไต่เบี่ยงจากผู้เช่า สำหรับความรับผิดชอบที่เพิ่มขึ้นของเจ้าของเรือ ที่ต้องมีต่อบุคคลที่สาม เช่น ตามแบบ Baltime ข้อ 9 ย่อหน้าแรก กำหนดส่วนที่เกี่ยวกับค่าทดแทนนี้ว่า:

"The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Vessel's papers or for overcarrying goods"
 เงื่อนไขดังกล่าวนี้ไม่มีกำหนดไว้ในแบบ New York Produce แต่มีกำหนดในแบบพิมพ์มาตรฐานอื่น ๆ เช่น U.S. Government Time Charter, "Warshiptime" ข้อ 14 และ Linertime ข้อ 10 เป็นต้น³⁷

7.6.1.2 การกำหนดความรับผิดชอบตามสัญญาเช่าเรือ

สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาแบบ Baltime ข้อ 9 กำหนดต่อไปอีกว่า

"The Owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise"

กล่าวคือ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเจ้าของเรือนั้น เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบต่อจำนวนที่ขาดไป หรือการปะปนกัน หรือเครื่องหมายการค้า หรือจำนวนชิ้นหรือหีบห่อของสินค้า รวมทั้งความเสียหายหรือการเรียกร้องอันเนื่องมาจากการจัดเก็บสินค้าไม่ดี หรือกรณีอื่นแต่อย่างใด

³⁷ เพื่อความเข้าใจ โปรดดู Cadwallader, "The shipowner's indemnity ...", pp. 181-194, 286-296; Poor, op.cit., p. 341; and Gram, Fraktavtaler ..., p. 186.

อย่างไรก็ดี เงื่อนไขที่ถือเป็นหลักสำคัญของการกำหนดความรับผิดชอบในสินค้านั้น
แบบ Baltimore มีกำหนดไว้ในข้อ 13 ซึ่งมีชื่อเรียกว่า "เงื่อนไขความรับผิดชอบและข้อยกเว้น"
("Responsibility and Exemption clause") ซึ่งในย่อหน้าแรกมีรายละเอียดดังนี้ คือ :

"The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-outs or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general"

ตามเงื่อนไขนี้จะเห็นได้ว่า เจ้าของเรือได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้า การสูญหายหรือเสียหายของสินค้า และความเสียหายอย่างอื่นทั้งหมดด้วย ไม่ว่าจะเป็นผล
เนื่องมาจากเรือไม่มีความเหมาะสมกับทะเล หรือเหตุอื่นใดก็ตาม เว้นแต่ความล่าช้า การ
สูญหาย หรือเสียหายนั้นเกิดจากความผิดส่วนตัวของเจ้าของเรือเอง หรือความผิดของผู้จัด
การของเจ้าของเรือเท่านั้น กล่าวคือ ในส่วนของบุคคลอื่นไม่ว่าจะเป็นการทะเลเลย หรือ
ความบกพร่องของลูกจ้างอื่น ๆ ของเจ้าของเรือเอง เจ้าของเรือก็ยังไม่ต้องรับผิดชอบ
อันนี้ คำว่า "ส่วนตัว" หรือ "ส่วนบุคคล" ("Personal") นั้น การที่ความตามตัวอักษร

โดยทั่วไป ไม่หมายรวมถึงความผิดในส่วนชองนายเรือ นายประจำเรือ และบรรดาลูกเรือ
 ๓๘ และคำว่า "ความเสียหาย" ("damage") ในประโยคที่สองของเงื่อนไขนี้
 หมายถึงความเสียหายใด ๆ ไม่เฉพาะแต่เป็นความเสียหายทางกายภาพอย่างเดียวเท่านั้น
 แต่ยังหมายรวมถึงเป็นการสูญหายหรือสูญเสียทางการเงิน (financial loss) ๓๙
 ตามที่กล่าวมานี้ จะเห็นได้ว่า เงื่อนไขตามข้อ 9 และข้อ 13 ชัดแย้งกันอยู่ทำให้
 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือสำหรับการเรียกร้องค่าเสียหายบางอย่างเกี่ยวกับสินค้าใน
 ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความพยายามของเจ้าของเรือ หรือผู้จัดการของเจ้าของเรือยังไม่
 ชัดเจนและเป็นปัญหาอยู่

อย่างไรก็ดี ความมุ่งหมายของเงื่อนไขข้อ 9 น่าจะเป็นเพื่อกำหนดขอบเขตความ
 รับผิดชอบหรือหน้าที่ของผู้เช่าที่จะต้องชำระค่าทดแทนให้แก่เจ้าของเรือ ในกรณีที่เจ้าของ
 เรือต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้าเพิ่มขึ้นตามใบตราส่ง ส่วนความมุ่งหมายของเงื่อนไขข้อ
 13 ก็เพื่อกำหนดถึงสิทธิของผู้เช่าที่จะเรียกร้องให้เจ้าของเรือรับผิดชอบต่อตน ไม่ว่าจะ
 เนื่องจากที่ตนต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม หรือเนื่องจากตนต้องได้รับความเสียหาย
 เอง เพราะสินค้าเกิดการเสียหายขึ้นก็ตาม

ความขัดแย้งกันระหว่างเงื่อนไขสองข้อนี้ อาจทำให้เกิดความไม่แน่นอนเกี่ยวกับ
 ปัญหาความรับผิดชอบในสินค้าขึ้นได้ ฉะนั้น การตีความปัญหานี้จึงควรพิจารณาหรืออ่านเงื่อนไข
 ๓ ทั้งข้อ 9 และข้อ 13 ควบคู่กันเสมอก็จะเห็นได้ว่า เงื่อนไขข้อ 13 ก็กำหนดขอบเขตความ
 ๓ รับผิดชอบหรือหน้าที่ของผู้เช่าที่จะต้องชำระค่าทดแทนให้แก่เจ้าของเรือในกรณีที่เจ้าของเรือ
 ต้องรับผิดชอบตามใบตราส่งด้วย ๔๐

38 See *The Brabant* (1965) 2 Lloyd's Rep. 546, cited by
 Garver, op.cit., para. 259 A.

39 See *Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corporation*
 (1972) 1 Lloyd's Rep. 1.

40 See *Gram, Fraktavtaler ...*, pp.188, 199, 201.

สำหรับสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาแบบ New York Produce กำหนดการแบ่งส่วนความรับผิดชอบเป็นคุณแก่เจ้าของเรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแบบ Baltimore กล่าวคือในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นกับเรือหรือกรณีที่เรือจมลง เงื่อนไขข้อ 16 กำหนดให้เจ้าของเรือต้องคืนเงินจำนวนที่ผู้เช่าได้ชำระไว้ล่วงหน้าทันที ยกเว้นกรณีที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย การกระทำของชาติศึก การเกิดเพลิงไหม้ การถูกกักกันหรือยึดหน่วงไว้โดยเจ้าผู้ครองนครฝ่ายบริหารและประชาชน และจากภัยอันตรายและอุบัติเหตุทั้งปวงในทะเล แม่น้ำ จากเครื่องจักร หมอนำ รวมตลอดทั้งความผิดพลาดในการเดินเรือระหว่างที่เรือปฏิบัติตามสัญญา และสำหรับความรับผิดชอบในสินค้า เงื่อนไขข้อ 24 ได้อ้างถึงกฎหมายบางฉบับ คือกำหนดให้สัญญาเช่าเรือและใบตราส่งต้องอยู่ในบังคับของกฎหมายดังกล่าวนี้ คือ :

"It is also mutually agreed that this Charter is subject to all the terms and provisions of and all the exemptions from liability contained in the Act of Congress of the United States approved on the 13th day of February, 1893, and entitled 'An Act relating to Navigation of Vessels, etc.', in respect of all cargo shipped under this charter to or from the United States of America ..."

และในข้อ 24 นี้ ยังได้กำหนดเงื่อนไขเรียกว่า "U.S.A. clause Paramount" ขึ้นอีกด้วย ซึ่งมีผลทำให้ใบตราส่งทั้งหมดที่ออกตามสัญญาเช่าเรือนี้อยู่ในบังคับของ Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) ของอเมริกา

7.6.2 ความเสียหายของเรือ

ความเสียหายของเรือที่เกิดขึ้นในระหว่าง การปฏิบัติงานตามสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาก็อาจเป็นปัญหาขึ้นได้ แต่ในทางปฏิบัติมักไม่ค่อยมีปัญหาโต้แย้งกันระหว่างคู่สัญญาบ่อยครั้งนัก หลักที่ถือปฏิบัติกันก็คือ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในความเสียหายของเรืออันเนื่องมาจากการเดินเรือแต่เพียงผู้เดียว แต่จำกัดเฉพาะความเสียหายที่เกิดจาก

อันตรายในการเดินเรือ เช่น กรณีเรือโคลงกัน หรือกรณีเกิดภัยพิบัติทางทะเล ฯลฯ เท่านั้น⁴¹ ส่วนผู้เช่าก็ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือ คือมีหน้าที่จะต้องสั่งการให้เรือเดินทางไปยังท่าเรือที่ดีและปลอดภัย ("good and safe ports") ด้วยเหตุนี้ ผู้เช่าจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เป็นผลเนื่องมาจากการที่เรือได้เดินทางไปยังท่าเรือที่ไม่ปลอดภัยตามคำสั่งของตน⁴²

อย่างไรก็ดี การแบ่งส่วนความรับผิดชอบเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือก็อาจเป็นปัญหายุ่งยากขึ้นได้ ในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายเนื่องจากการบรรทุก การจัดเก็บ และการขนถ่ายสินค้า เกี่ยวกับปัญหานี้ ก่อนอื่นต้องพิจารณาเงื่อนไขการส่งมอบเรือคืนซึ่งปกติต้องมีกำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาเสมอ เช่น ในแบบ Baltime (ข้อ 7) กำหนดให้ผู้เช่าต้องส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือในสภาพที่ดีเช่นเดียวกับที่เจ้าของเรือส่งมอบเรือคืนให้แก่ผู้เช่า เว้นแต่การเสื่อมสภาพตามปกติ ("in the same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted)" และแบบ New York Produce (ข้อ 4) ก็กำหนดไว้คล้ายคลึงกัน คือ "in like good order and condition"

การกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวนี้บ่งชี้ว่ายังไม่ชัดเจนนัก กล่าวคือ การกำหนดว่า "the same good order (and condition)" จะเพียงแต่หมายความถึงสภาพความสะอาดและเรียบร้อยของเรือเท่านั้น หรือหมายรวมถึงว่าเรือนั้นต้องปราศจากความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ด้วย กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย ถือหลักตามความหมายแรกซึ่งแคบกว่า⁴³ ส่วนกฎหมายอังกฤษถือหลักการที่ความกว้างกว่า คือ เงื่อนไขนี้ไม่เพียงหมาย

⁴¹ See H.P. Michelet, "Om skade på skip under tidsbefraktning", Arkiv for Sjørett (Oslo, 1954), vol. 1, p. 523.

⁴² ดู ข้อ 7.4 ที่กล่าวมาแล้ว และรายละเอียดเกี่ยวกับเรื่องนี้ โปรดดูที่ 4 ข้อ 4.4.4.

⁴³ See ND 1923, p.374; and ND 1928, p. 234; see also Michelet, "Om Skade ...", p.541; and Gram, Fraktavtaler ..., p. 172.

ความถึงสภาพความสะอาดและเรียบร้อยของเรือเท่านั้น แต่ยังหมายรวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือด้วย⁴⁴ และข้อความที่ว่า "fair wear and tear" ก็มีไต่หมายความว่าจะเป็นเงื่อนไขที่ผู้เช่าจะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อป้องกันตนเองได้ แมวความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือนั้น ตนจะมีไต่ประมาณเงินเลอเดอเดอก็ตาม⁴⁵

ตามที่กล่าวมาแล้วว่า สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาทั้งแบบ Baltime และแบบ New York Produce ต่างกำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือที่จะต้องรักษาไว้ซึ่งความมีประสิทธิภาพของเรือโดยตลอดระหว่างเวลาของการเช่าเรือนั้น⁴⁶ ลักษณะเช่นนี้ นักกฎหมายบางท่านเห็นว่า การกำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือดังกล่าวนี้อาจก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากขึ้นได้ เมื่อพิจารณาถึงเงื่อนไขการส่งมอบเรือคืนตามการตีความของกฎหมายอังกฤษ⁴⁷

สำหรับสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาแบบ Baltime กำหนดเงื่อนไขความรับผิดชอบเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือ โดยอาศัยหลักความประมาณเงินเลอเดอเดออย่างชัดเจนในข้อ 13 ของหน้าที่สองดังนี้คือ :

"The Charterers to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter or by improper or careless bunkering or loading, stowing or discharging of goods or any other improper or negligent act on their part or that of their servants"

⁴⁴ See Wye Shipping Co. v. Compagnie Paris-Orléans (1922) 1 K.B. 617; cited by Carver, op.cit., para. 385.

⁴⁵ See Chellew Navigation Co. v. Appelguist (1933) 38 Com, Cas. 218; อย่างไรก็ตามก็ดี สำหรับคดีนี้ นักกฎหมายบางท่านก็ยังมิขอสงสัยเกี่ยวกับคำวินิจฉัยดังกล่าวนี้ โปรดดู Carver, op.cit., para.385, note 18; and Scrutton, op.cit., p.360.

⁴⁶ ข้อ 7.1 ตอนท้าย.

⁴⁷ See Carver, op.cit., para.385; and Scrutton, op.cit., p.360.

กล่าวคือ นอกจากจะต้องรับผิดชอบเพราะเหตุบรรทุกสินค้าไม่เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ หรือจัดเก็บ หรือขนถ่ายสินค้าไม่ถูกต้องเหมาะสมหรือปราศจากความระมัดระวัง ฯลฯ แล้ว ผู้เช่ายังต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือหรือเจ้าของเรือ เพราะเหตุที่คนหรือลูกจ้างของตนประมาทเดินเลอควย

การกำหนดเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้เช่าเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือดังกล่าวนี้ นับว่าชัดเจนและมีเหตุผล อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาถึงหลักกฎหมายอังกฤษซึ่งถือว่าผู้เช่าจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับเรือเพราะเหตุที่เรือปฏิบัติตามคำสั่งของตนในฐานะเป็นผู้สั่งงานเรือ เช่น การบรรทุกสินค้าบางอย่างของเรือ ตามเงื่อนไขการชำระค่าทดแทนให้แก่เจ้าของเรือในข้อ 9 (ย่อหน้าแรก) ของสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาแบบ Baltime⁴⁸ แล้ว อาจกล่าวได้ว่า เงื่อนไขในข้อ 9 และข้อ 13 นั้น กำหนดชนชั้นซ้อนกันและอาจทำให้เกิดปัญหาการตีความขัดแย้งกันขึ้นได้

7.7 การกำหนดความรับผิดชอบการเสี่ยงภัยเมื่อเรือเสียเวลา

โดยหลักการแล้ว ผู้เช่าเรือตามระยะเวลามีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าเช่าเรือตามเวลาที่กำหนดไว้ติดต่อกันไปตลอดระยะเวลาของการเช่าเรือ ไม่ว่าผู้เช่าจะประสบผลสำเร็จจากการใช้เรือตามความประสงค์ของตนหรือไม่ก็ตาม ด้วยเหตุนี้ ผู้เช่าจึงต้องรับผิดชอบการเสี่ยงภัยเกี่ยวกับการเสียเวลาของเรือควย และหลักการนี้ก็ถือเป็นหลักสำคัญประการหนึ่งของ การเช่าเรือตามระยะเวลา ทั้งนี้ ก็เพื่อให้เจ้าของเรือซึ่งได้ส่งมอบเรือให้ผู้เช่าใช้งานตลอดระยะเวลาของการเช่าเรือ สามารถนำค่าเช่าเรือที่ผู้เช่าชำระติดต่อกันนั้นไปเป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานเรือ ค่าประกันภัยเรือและค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่น รวมทั้งผลประโยชน์ที่ควรจะได้รับตามสัญญาเช่าเรื่อนั้น โดยที่เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบการเสียเวลาของเรืออันเนื่องมาจากการใช้งานเรือของผู้เช่าแต่อย่างใด

⁴⁸ See Royal Greek Government v. Minister of Transport (No.2) (1949) 66 T.L.R. (Pt.1) 504, cited by Carver, op.cit., paras.372, 374; Scrutton, op.cit.,p.361, note (1); and Michelet, "Om skade ..." pp. 542-544.

อย่างไรก็ดี ถ้าการเสียเวลาของเรือเกิดขึ้นเพราะเรือไม่สามารถปฏิบัติงานได้ การใหญ่เขาต้องรับผิดชอบโดยชำระค่าเช่าเรือในระหว่างเวลาดังกล่าวยอมไม่เป็นกรรม ดังนั้น สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา จึงมีเงื่อนไขกำหนดไว้เป็นพิเศษให้เจ้าของรับผิดชอบ การเสี่ยงภัยเมื่อเรือเสียเวลาเนื่องจากเรือไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตามสัญญา เงื่อนไข ดังกล่าวนั้น เรียกว่า "เงื่อนไขขอยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือ" ("off-hire clause", "suspension of hire clause", breakdown clause" หรือ "cesser of hire clause") เช่น ตาม "Suspension of Hire etc. Clause" ของแบบ Baltime ในข้อ 11 (A) กำหนดว่า :

"In the event of drydocking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, deficiency of men or Owner's stores, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the vessel and continuing for more than twenty-four consecutive hours, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required. Any hire paid advance to be adjusted accordingly"

กล่าวคือ ผู้เช่าจะได้รับยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือในระหว่างเวลาที่เรือเข้าอู่ซ่อม ทำ หรือดำเนินการมาตรการที่จำเป็นอย่างอื่นเพื่อรักษาไว้ซึ่งประสิทธิภาพของเรือ หรือระหว่าง เวลาที่คนหรือพัสดุประจำเรือยังไม่พร้อมเพรียง หรือเครื่องจักรขัดข้อง หรือตัวเรือได้รับความเสียหาย หรือมีอุบัติเหตุอย่างอื่นที่เป็นอุปสรรคหรือขัดขวางการปฏิบัติงานของเรือติดต่อกันเกินกว่า 24 ชั่วโมง ส่วนค่าเช่าเรือที่ชำระกันไว้ล่วงหน้า ก็ต้องนำไปคิดเป็นค่าเช่าเรือสำหรับช่วงระยะเวลาอื่นที่ต้องเสียค่าเช่าเรือ

เงื่อนไขขอยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือของแบบ New York Produce ในข้อ 15 มีรายละเอียดกำหนดไว้ดังนี้

"That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed be reduced by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire"

กล่าวคือ นอกจากผู้เช่าจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือในระหว่างที่เรือเสียเวลาเนื่องจากคนหรือพัสดุประจำเรือยังไม่พร้อมเพรียง เกิดเพลิงไหม้ ตัวเรือ เครื่องจักร หรือเครื่องมือชกของหรือได้รับความเสียหาย เรือติดตัน เกิดอุบัติเหตุกับเรือหรือสินค้า การเข้าเพื่อตรวจและหาสาเหตุของเรือ หรือเนื่องจากสาเหตุอย่างอื่นที่ทำให้เรือปฏิบัติงานได้ไม่เต็มที่แล้ว ถ้าปรากฏว่ามีการเสียเวลาเนื่องจากความเร็วของเรือลดลง เพราะความบกพร่องหรือชกของของตัวเรือ เครื่องจักร หรือเครื่องมือแล้ว เวลาที่เสียไป รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับน้ำมัน เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายพิเศษอย่างอื่นทั้งหมดจากการที่ความเร็วของเรือลดลง ก็จะต้องนำไปหักออกจากค่าเช่าเรือที่ผู้เช่าต้องชำระด้วย

กฎหมายอังกฤษตีความเงื่อนไขข้อยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือนี้โดยจำกัดเคร่งครัดเฉพาะกรณีที่เกิดขึ้นตามข้อความที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขดังกล่าวเท่านั้นที่จะเป็นผลให้เขาไม่ต้องชำระค่าเช่าเพราะเหตุเรือเสียเวลาได้ เช่น ความหมายของคำว่า "ความไม่พร้อมเพรียงของคนประจำเรือ" ("deficiency of men") ศาลอังกฤษตีความไว้แคบมาก กล่าวคือ ในกรณีที่เรือเสียเวลาเพราะเหตุคนประจำเรือปฏิเสธไม่ยอมทำงานนั้นศาลเห็นว่าความไม่พร้อมเพรียงนั้นหมายความเฉพาะจำนวนที่ไม่เพียงพอเท่านั้น ดังนั้นเมื่อจำนวนคนประจำเรือมีครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว ย่อมไม่เกิด "ความไม่พร้อมเพรียงของคน

ประจำเรือ" ชั้นใด⁴⁹ ซึ่งในกฎหมายอเมริกันก็ตีความเงื่อนไขดังกล่าวนี้โดยเคร่งครัด เช่นเดียวกัน⁵⁰

ด้วยเหตุนี้ การเสียเวลาที่เกิดขึ้นเพราะเหตุเรือถูกกักกันเกี่ยวกับโรคติดต่อ (quarantine restrictions)⁵¹ ความต้องการหรือการร้องขอจากทางราชการ (requisitioning)⁵² และการปิดเรือทางพลเรือน (civil arrest)⁵³ ซึ่งไม่มีกำหนดไว้ในเงื่อนไขขอยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือ จึงไม่เป็นเหตุที่ผู้เช่าจะใช้อ้างเพื่อให้ตนไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือได้

อย่างไรก็ดี กฎหมายของประเทศอื่น ๆ อาจไม่ถือหลักเคร่งครัดดังที่กล่าวมานี้ เช่น กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย โดยทั่วไปศาลมักจะตีความเงื่อนไขขอยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือไปในทางที่กว้างขวางกว่า ยิ่งกว่านี้ Scandinavian Maritime Codes มาตรา 144 ยังบัญญัติเงื่อนไขขอยกเว้นที่ผู้เช่าไม่จำเป็นต้องชำระค่าเช่าเรือคลุมถึงกรณีที่เรือเสียเวลาเนื่องจากการบำรุงรักษาเรือตามปกติ และการซ่อมแซมความเสียหายของเรือซึ่งมิได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้เช่า หรือมิฉะนั้นก็เป็นเรื่องที่อยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเอง⁵⁴

กรณีการเสียเวลาของเรือเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุที่เกี่ยวข้องกับสินค้า เช่น สินค้าเกิดลุกไหม้ขึ้นเอง เป็นต้น สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาแบบ Baltimore และแบบ New York Produce กำหนดเงื่อนไขไว้แตกต่างกัน กล่าวคือ แบบ Baltimore ข้อ 11 (B) กำหนดไว้ว่า :

⁴⁹See Royal Greek Government v. Minister of Transport (No.1) (1949) 1 K.B. 525, cited by Carver, op.cit., para. 397.

⁵⁰See Poor, op.cit., p. 36.

⁵¹See Clyde Commercial v. West India S.S. Co. 169 Fed. 275, cited by Poor, op.cit., p.37.

⁵²See Tamplin S.S.Co. v. Anglo-Mexican Petroleum Co. (1916) 2 A.C. 397.

⁵³See H.P. Michelet, "Om 'off-hire' under tidsbefraktning", Arkiv for Sjorett (Oslo, 1952), vol. 1, p.179.

⁵⁴Ibid., pp.183-186; and Gram. Fraktavtaler, 189.

"In the event of the vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbours or to rivers or ports with bars or suffering an accident to her cargo, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention to be for the Charterers' account event if such detention and/or expenses, or the cause by reason of which either is incurred, be due to, or be contributed to by, the negligence of the Owners' servants."

กล่าวคือ ผู้เช่าจะต้องรับผิดชอบการเสียเวลาของเรือและ/หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเรือต้องเดินทางเข้าไปในท่าเรือหรือเข้าไปถึงสมอในขณะที่ทัศนวิสัยหรืออากาศเลว หรือดำเนินการค้าในบริเวณท่าเรือที่มีน้ำตื้น หรือแม่น้ำหรือท่าเรือที่มีสันดอน หรือที่น้ำจะเกิดอุบัติเหตุกับสินค้าขึ้นได้ แม้ว่าเวลาของเรือและ/หรือค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะเกิดขึ้นเพราะความประมาทเลินเล่อของลูกจ้างของเจ้าของเรือก็ตาม ส่วนในแบบ New York Produce ข้อ 15 ที่กล่าวมาแล้วกำหนดเงื่อนไขไว้มีผลตรงกันข้ามกับแบบ Baltimore กล่าวคือ ผู้เช่าได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือ หรือไม่ต้องรับผิดชอบการเสียเวลาของเรือในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้น ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือหรือสินค้า

อย่างไรก็ดี เงื่อนไขในข้อ 11 (B) ของแบบ Baltimore ซึ่งกำหนดให้ผู้เช่าต้องรับผิดชอบต่อ ในกรณีที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นกับสินค้านั้น อาจเป็นปัญหาที่ยากขึ้นได้ เมื่อปรากฏว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับสินค้านั้นเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับเรือควย หรือเมื่อปรากฏว่าเรือได้รับความเสียหายเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับสินค้าควย ซึ่งปัญหาเหล่านี้ก็ยังไม่ชัดเจนว่าจะบังคับตามเงื่อนไขข้อ 11 (A) ที่กำหนดยกเว้นให้ผู้เช่าไม่ต้องรับผิดชอบต่อ เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นกับเรือหรือว่าจะบังคับกันตามข้อ 11 (B) ที่ผู้เช่าต้องรับผิดชอบต่อ⁵⁵

⁵⁵ See *Burrell v. Green* (1914) 1 K.B. 293; (1915) 1 K.B. 391, cited by Carver, *op.cit.*, para. 400.

สำหรับการคิดคำนวณเวลาที่เสียไปอันเป็นเหตุให้การชำระค่าเช่าเรือต้องเลื่อนออกไปนั้น อาจเกิดปัญหาที่ยากขึ้นได้ เพราะสัญญาเช่าเรือมิได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้ง คือยังมีช่องว่างอยู่ เช่น กรณีที่มีเหตุยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ แต่เรือก็ยังปฏิบัติงานได้โดยมีความเร็วลดลง จะคิดคำนวณเวลาที่สูญเสียไปอย่างไร ยิ่งกว่านั้น การคิดคำนวณเวลาดังกล่าวก็ยังไม่ชัดเจนในกรณีที่ปรากฏว่า อุปสรรคที่ทำให้เรือเสียเวลาและอยู่ในเงื่อนไขชอยกเว้นไม่ต้องชำระค่าเช่าเรือก็เป็นอุปสรรคที่ปกติผู้เช่าต้องรับผิดชอบ เช่น การนัดหยุดงาน หาเรือมีเรือค้ำคัง หรืออากาศเลว เป็นต้น อนึ่ง ปัญหาที่ยากที่อาจเกิดขึ้นได้อีกประการหนึ่งก็คือ กรณีที่เรือสามารถออกปฏิบัติงานได้ต่อไปอย่างเต็มที่ตามปกติอีกครั้งหนึ่ง อันเป็นเหตุให้ต้องชำระค่าเช่าเรือกันอีก เช่น ภายหลังจากซ่อมแซมเรือนั้น จะเริ่มนับเวลาที่แน่นอนที่เรือสามารถปฏิบัติงานได้ต่อไปอย่างไร กล่าวคือ จะเริ่มนับเวลาดังกล่าวเพียงจากเวลาที่เรือได้กลับมาอยู่ ณ สถานที่ที่มีอุบัติเหตุอันเป็นเหตุให้ต้องซ่อมแซมเรือเกิดขึ้น หรือว่าจะเริ่มนับทันทีที่เรือออกจากอู่ ปัญหาเหล่านี้ยังไม่มีคำวินิจฉัยของศาลไว้แน่ชัดแต่อย่างใด⁵⁶

⁵⁶ โปรดดูรายละเอียดเกี่ยวกับปัญหาเหล่านี้ ใน Michelet, "Om 'off-hire' ..." pp.196-199; and Gram, *Fraktavtaler* ..., p.190.