

กรรมวิธีการเช่าเรือ

3.1 ตลาดการค้าทางเรือและการต่อรองการเช่าเรือ

แม้การค้าทางทะเลของโลกในปัจจุบัน จะมีเรือและสินค้าอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้โอกาสที่จะเลือกหาเรือหรือสินค้าตลอดจนการต่อรอง ระหว่างคู่สัญญาที่จะทำการเช่าเรือมีมาก เช่นเดียวกับการค้าในทางอื่นก็ตาม แต่การหาเรือหรือสินค้าที่เหมาะสมที่สุดในเวลาที่ต้องการเวลาใดเวลาหนึ่งนั้นก็มีใช่ว่าจะง่าย หรือสะดวก รวดเร็วเสมอไป ทั้งนี้เพราะสภาพของตลาดมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ ทำให้บางครั้งเจ้าของเรือเป็นฝ่ายได้เปรียบ และบางครั้งผู้เช่าก็ได้เปรียบ

ลักษณะที่สำคัญของตลาดเช่าเรือที่ควรพิจารณามี 3 ประการ คือ

1. เจ้าของเรือ ผู้เช่า และนายหน้าเรือมีเป็นจำนวนมาก
2. การติดต่อสื่อสาร การโทรคมนาคม ในปัจจุบันใช้โทรศัพท์และโทรศัพททางไกลอำนวยความสะดวกในบางภูมิภาคเป็นอย่างดี
3. ข่าวสารเกี่ยวกับตลาดเช่าเรือ จะหาได้จากรายงานในนิตยสารแหล่งต่าง ๆ หลายแห่งด้วยกัน

นอกจากนี้ ควรจะได้พิจารณาติดตามข่าวสารเกี่ยวกับลักษณะลมฟ้าอากาศ สภาพเศรษฐกิจการค้า การผลิต และความผันแปรทางการเมืองด้วย ด้วยเหตุนี้ ผู้เช่าจึงควรมีเจ้าหน้าที่คอย และติดตามเรื่องดังกล่าวอยู่เสมอ เพื่อจะได้ทราบสภาพของตลาด การระวางเรือที่ขึ้น ๆ ลง ๆ ใดถูกต้องใกล้เคียง อันจะทำให้ผู้เช่าสามารถต่อรองค่าเช่าเรือกับฝ่ายเจ้าของเรือได้อย่างขึ้นและไม่ต้องเสียเวลามาก

ปกติฝ่ายผู้เช่ามีตัวแทนของตน เรียกว่า Charterer's Agent ฝ่ายเจ้าของเรือก็มีตัวแทนของตน เรียกว่า Shipbroker หรือ Owner's Broker อยู่ตามภูมิภาคต่าง ๆ

ของโลก อันเป็นการช่วยให้การเช่าเรือ การหาสินค้าลงเรือ และการคิดค่าระวางเรือของแต่ละกรณีเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วและง่ายกว่าในสมัยก่อน เพราะตัวแทนต่างก็มีความชำนาญงานในค่านี้นี้ รวมทั้งนายหน้าเรือซึ่งเปรียบเสมือนคนกลางระหว่างเรือกับการค้าก็มีความชำนาญในเรื่องของเรือและการค้าเป็นอย่างดี เนื่องจากทราบการเคลื่อนไหวของตลาดอยู่ตลอดเวลา

สำหรับค่าตัวแทนค่าตาง หรือนายหน้า (Commission) นั้น ปกตินายหน้าเรือจะคิด 2.5% ของเงินค่าเช่าเรือทั้งหมด ถ้าทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าต่างก็มีนายหน้าอยู่ทั้ง 2 ฝ่าย ค่าช่วยการนี้ก็แบ่งกันฝ่ายละครึ่ง คือ 1.25% อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือที่มีเรือมากและไม่อยากเสียค่านายหน้า ก็มักจะตั้งสำนักงานของตนเองขึ้นทำงานในค่านี้นเอง

ตลาดเช่าเรื่อนั้น เรือส่วนมากเป็นเรือจรมิได้เดินประจำสาย เวลาที่มีผู้เช่ามากก็เก็งค่าเช่าเรือให้สูงขึ้น แต่ถ้ามียูเชานอยก็ผอนคลายค่าเช่าเรือลง ทั้งสองฝ่ายจึงต้องต่อรองกันจนเป็นที่พอใจซึ่งกันและกัน อย่างไรก็ตาม แม้จะมีจำนวนเรือมาก แต่ปกติก็ไม่มีการแข่งขันกันมากนัก เพราะเรือมีหลายชั้นหลายแบบด้วยกัน เช่น เรือน้ำมันมักจะไม่นับบรรทุกของแห้ง นาน ๆ จึงจะรับจ้างบรรทุกเมล็ดข้าวสักครั้งหนึ่ง เรือบรรทุกแร่ส่วนมากจะวางมีขนาดเล็ก เพราะเริ่มนำหนักมากก็ไม่นิยมใช้บรรทุกของเบา ๆ เช่น เมล็ดข้าว ฝ่อ ฝ้าย เพราะกินเนื้อที่หรือความจุในระวางมาก เรือที่ใช้บรรทุกแก๊สที่อัดเป็นของเหลว (LNG : liquid natural gas) หรือเรือน้ำมัน ก็มักไม่ใช้แข่งขันกับเรือบรรทุกสินค้าที่ไม่บรรทุกจุ๊หีบ หรือเรือบรรทุกสินค้าทั่ว ๆ ไป กล่าวคือ ส่วนมากต่างฝ่ายต่างก็หาผลประโยชน์จากสินค้าที่เหมาะสมกับคุณลักษณะของเรือของตนให้มากที่สุด เช่น เรือน้ำมันขนาดใหญ่ ก็ใช้บรรทุกน้ำมันระยะไกล เรือสินค้าทั่วไปขนาดใหญ่ก็เช่นเดียวกันจะไม่ดัดแปลงมาใช้บรรทุกน้ำมัน หรือเรือขนาดย่อมหรือเรือชายฝั่งก็ใช้บรรทุกสินค้าตามชายฝั่งระยะใกล้ เหตุที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะการดัดแปลงเพื่อขนถ่ายสินค้าของเรือเหล่านี้ทำได้ยากกว่าการบรรทุกสินค้าตามคุณลักษณะของเรือ

ตลาดเช่าเรือ มักพิจารณาตามระยะเวลาของการใช้เรือ คือ เช่านานหรือเช่าเพียงระยะเวลาสั้น ๆ ในกรณีเช่าระยะสั้น ๆ ส่วนมากมักจะเช่ากันเป็นรายเที่ยว แต่ถา

เขากระยะนานก็เป็นการเช่าจำนวนหลาย ๆ เทียวหรือเช่าตามระยะเวลาซึ่งปกติมีไม่มากนัก การค้าบางอย่าง ผู้เช่ามีสินค้าอยู่ในตลาดอยู่น้อยหรือมีจำนวนจำกัด และฐานะทางด้านการเงินก็อาจเป็นเช่นเดียวกันได้ ค้วยเหตุนี้ในระยะหลัง ผู้เช่าจึงจำต้องหาวิธีร่วมกันคุมตลาดของสินค้า เช่น การค้าเมล็ดข้าว ถานหิน และแร่ เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันฝ่ายเจ้าของเรือก็รวมตัวกันเป็นบริษัทหรือชมรม เพื่อหาวิธีต่อรองการให้เช่าเรือกับผู้เช่ามีน้ำหนักหรือเป็นประโยชน์แก่ฝ่ายตนยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ดี รายละเอียดของการเช่าเรือเฉพาะรายหรือเฉพาะของกลุ่มก็ไม่มีรายงานแพร่หลายนัก เพราะพวกเขาของเรือต่างก็ไม่อยากให้มีการเผยแพร่เงื่อนไขของการเช่าเรือ เนื่องจากเกรงว่า หากมีการลดค่าเช่าเรือลง เพราะมีแข่งขันกันก็จะทำให้ตลาดของตนเสียไป ในทำนองเดียวกัน ผู้เช่าก็ไม่อยากให้ผู้เช่ารายอื่นหรือกลุ่มอื่นทราบราคาเช่าเรือหรือค่าขนส่งสินค้าของตนเป็นเท่าใด เพราะเกรงคู่แข่งของตนจะได้เปรียบ แต่การปกปิดเรื่องของตนและกันดังกล่าวก็ทำได้ไม่ถนัดนัก เพราะเป็นแต่เพียงไม่มีการพิมพ์หรือประกาศให้ทราบทั่วกันเท่านั้น

3.2 แบบสัญญาเช่าเรือมาตรฐาน

หนังสือสัญญาเช่าเรือ ปกติได้จัดทำเป็นแบบพิมพ์เอาไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเช่าเรือเป็นรายเทียวและตามระยะเวลามีแบบพิมพ์ที่ถือว่าเป็นมาตรฐานอยู่หลายแบบแล้วแต่ประเภทของการค้า ฉะนั้น การพิจารณาเงื่อนไขของแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานจึงนับว่าสำคัญสำหรับผู้เช่าซึ่งควรศึกษาถึงแบบพิมพ์มาตรฐานต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแบบพิมพ์ที่ใช้กันครั้งหลังสุดความีสาระสำคัญเป็นประการใด

การปรับปรุงแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานนั้น ในตอนต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 เจ้าของเรือและผู้เช่าส่วนใหญ่รวมกันจัดทำ การใช้ในระยะแรกจึงเป็นเพียงสัญญาเช่าเรือ

เฉพาะราย ต่อมาทั้งสองฝ่ายจึงได้ร่วมกันดัดแปลงให้เป็นแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐาน ซึ่งใช้กันทั่วไป¹ แต่ฝ่ายเจ้าของเรือยังนับว่ามีข้อได้เปรียบฝ่ายเจ้าของสินค้าอยู่มาก ทั้งในเรื่องค่าบริการที่เรียกเก็บและการมีสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ เช่นการเรียกร้องค่าเช่าเรือเกี่ยวกับการเสียเวลาของเรือ เนื่องจากเหตุการณ์บางอย่าง เป็นต้นว่า การนัดหยุดงาน ฯลฯ ก็สามารถป้องกันและหลีกเลี่ยงกลเม็ดของผู้เช่าได้ ต่อมาได้มีการพัฒนาการเช่าเรือตามสายการค้าเฉพาะอย่างรวมกัน เช่นใน พ.ศ. 2405 มีคณะกรรมการซึ่งเรียกว่า Mediterranean and Black Sea Freight Committee ประกอบด้วยเจ้าของเรือ พ่อค้า และนายหน้าเรือร่วมกันจัดทำแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานขึ้นหลายแบบ เพื่อการค้าเมล็ดข้าวระหว่างทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลดำ ในพ.ศ. 2421 สหราชอาณาจักรจัดตั้งสมาคมขึ้น เรียกว่า Chamber of Shipping of the United Kingdom มีสำนักงานอยู่ที่กรุงลอนดอน² และใน พ.ศ. 2448 จึงเกิดสถาบันการค้าและขนส่งทางทะเลที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลกคือ Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) ซึ่งเดิมมีชื่อว่า Baltic and White Sea Conference มีสำนักงานอยู่ที่กรุงโคเปนเฮเกน ใน พ.ศ. 2514 BIMCO มีสมาชิกเจ้าของเรือ 751 ราย นายหน้าเรือ 1157 ราย สมาคม 49 สมาคม³ และใน พ.ศ. 2515 BIMCO มีสมาชิกจากหน่วยงานต่าง ๆ ใน 82 ประเทศ เป็นจำนวนตันเรือถึงประมาณ 88 ล้านตันกรอส⁴

¹ See K.H. Capelle, Die Frachtcharter in Rechtsvergleichender Darstellung (Rostock, Übersee-Studien zum Handels-, Schiffahrtsund Versicherungsrecht, 1940), p.62.

² See N. Singh & R. Colinvaux, Shipowners, British Shipping laws (London, Stevens & Sons, 1967), vol. 13 para. 338.

³ See BIMCO, Annual Report, 1970-1971, pp. 11 and 134-238.

⁴ See BIMCO, Weekly Circular No. 54, 1972, and BIMCO, Bulletin, 1969, pp. 14428-9.

สำหรับ Chamber of Shipping of the United Kingdom และ BIMCO ปฏิบัติงาน
ใกล้ชิดกับ The Japanese Shipping Exchange, Inc. ซึ่งมีสำนักงานอยู่ที่กรุงโต
เกียวด้วย ⁵

แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานส่วนใหญ่เกิดจากหน่วยงานดังกล่าวมานี้ แบบพิมพ์
ที่ใช้กันเกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยวมีมากกว่า 60 แบบ และเกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือ
ตามระยะเวลามี 4 แบบ แบบพิมพ์เหล่านี้ถือว่าเป็นแบบพิมพ์ที่สมบูรณ์และใช้กันแพร่หลาย ซึ่ง
มักเรียกกันว่า "approved" หรือ "official forms" ⁶ นอกจากนี้ยังมีแบบพิมพ์พิเศษ
อย่างอื่นที่ทางรัฐบาลอังกฤษ อเมริกา และบางประเทศจัดทำขึ้นใช้เป็นพิเศษแล้วแต่การค้า
และชนิดของสินค้าแต่ละอย่างอีกด้วย เช่น แบบพิมพ์ "C (Ore)" ⁷ ซึ่งรัฐบาลอังกฤษได้
กำหนดขึ้นเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าแร่ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 ⁷ แบบพิมพ์
"Americanised Welsh Coal Charter 1953" แบบพิมพ์ "Africanphos 1950"
สำหรับการขนส่งแร่ฟอสเฟตจากมอโรคโค แบบพิมพ์ "Sugar Charter Party-Steam

⁵ See BIMCO, Annual Report, 1972-1973.

⁶ See Forms of Maritime Documents issued or adapted by the
Japanese Shipping Exchange, Inc., 1972.

⁷ See C.F.H. Cufley, Ocean Freights and Chartering (London,
Staples Press, 1972), p. 83.

(London Form)" สำหรับการขนส่งเมล็ดพืช ระหว่างอเมริกาและคานาดา⁸ ส่วนแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาที่ใดแก่ "New York Produce Exchange Time Charter" เป็นต้น

แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานที่ใช้กับบริษัทเอกชน เฉพาะการค้าบางอย่างหรือการค้าผูกขาด (Private Form) มีอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น การค้าแร่ ปุ๋ย และน้ำมัน เป็นต้น Private Form นี้ บางทีก็เรียกว่า House Charter Party⁹

ขอควรระวังเกี่ยวกับแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือแต่ละแบบก็คือ สัญญาฝ่ายหนึ่ง มักจะจัดทำแบบพิมพ์ที่ได้เปรียบกว่าอีกฝ่ายหนึ่ง ตัวอย่างเช่น ใบรับตราส่งที่พวกเขาเจ้าของเรือ หรือบริษัทเดินเรือประจำสายจัดทำขึ้นก่อน Hague Rules นั้น ฝ่ายเจ้าของเรือได้เปรียบกว่าฝ่ายเจ้าของสินค้ามาก Hague Rules ซึ่งแก้ไขเมื่อ พ.ศ. 2467 จึงลดความได้เปรียบของเจ้าของเรือลงได้เป็นอันมาก แต่ก็ยังมีได้ใช้กันโดยทั่วไป ฉะนั้นโดยข้อเท็จจริงแล้ว ในปัจจุบัน แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานต่าง ๆ จึงยังมีข้อความและเงื่อนไขที่ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้เปรียบอยู่เสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแบบพิมพ์ที่เอกชนจัดทำขึ้น ส่วนแบบพิมพ์ที่สมาคมหรือหน่วยงานของแต่ละประเทศหรือระหว่างประเทศจัดทำขึ้น ความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างคู่สัญญามีน้อยกว่า เพราะในการพิจารณาจัดทำแบบพิมพ์ดังกล่าวมีสมาชิกหลายฝ่ายร่วมกันดำเนินการจัดทำขึ้น กล่าวคือ มีทั้งฝ่ายเจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้ให้เช่าเรือ เจ้าของสินค้าและผู้เช่าเรือ

⁸ เมื่อเร็ว ๆ นี้ได้มีความตกลงระหว่าง U.K. Chamber of Shipping, BIMCO, North American Export Grain Association, Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents, และ Association of Ship Brokers and Agents (USA) เพื่อออกแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือในการขนส่งเมล็ดพืชจากอเมริกาเหนือขึ้นมาใช้แทนแบบพิมพ์ "Baltimore Form C"; see BIMCO, Weekly Circular No. 53, 1973.

⁹ See Cufley, *op.cit.*, pp.21,78; J.Bes, Chartering and Shipping Terms, 5 th ed. (London, New York, Hilversum, Barker & Howard Ltd., W.S.Heinman, Utgeverij V/HC.de Boer,1960),p.24;/Bes, Chartering Practice (same Publishers and date),pp.98-205; and Capelle,*op.cit.*,p.71.

อย่างไรก็ดี แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานต่าง ๆ ก็ยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการ เช่น ถ้อยคำบางตอนไม่ชัดเจน หรือขาดถ้อยคำที่สำคัญบางอย่างไป หรือเงื่อนไขบางอย่างมีความสำคัญทางด้านการค้าและกฎหมายเพียงเล็กน้อย ฯลฯ¹⁰ ด้วยเหตุนี้ ในระยะ 30 ปีที่ผ่านมา BIMCO และ Chamber of Shipping of the United Kingdom จึงได้พยายามแก้ไขจุดอ่อนเหล่านี้ให้ดีขึ้นโดยลำดับ

ข้อดีของแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานก็คือ สัญญาที่อยู่คนละประเทศ อาจใช้นายหน้าเรือเป็นคนกลางในการทำสัญญาซึ่งจะช่วยทำให้ประหยัดเวลาในการเจรจาติดต่อกันได้ เพราะวาแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานมีหัวข้อหรือสาระสำคัญและรายละเอียดที่ทั้งสองฝ่ายทราบกันที่อยู่แล้ว และแต่ละฝ่ายก็พึงเล็งจุดที่ตนต้องการเป็นพิเศษได้ง่าย ส่วนถ้อยคำที่เป็นปัญหา นายหน้าเรือก็อาจช่วยเหลือทำให้เกิดความเข้าใจได้ เพราะเป็นมาตรฐานเดียวกัน นอกจากนี้แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานยังช่วยลดความไม่เป็นที่ธรรม ความเข้าใจผิดบางประการ หรือความคาดไม่ถึงลงได้ด้วย เช่น ลดการเสี่ยงภัย หรือทำให้เสียค่าธรรมเนียมเรือ ฯลฯ¹¹ เป็นต้น

สำหรับการใช้แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานซึ่งจัดขึ้นในระดับระหว่างประเทศนั้น มีความสำคัญในแง่กฎหมายอยู่มาก เพราะว่ากฎหมายของแต่ละประเทศแตกต่างกัน การใช้แบบพิมพ์ดังกล่าวเมื่อเกิดกรณีพิพาทขึ้น จึงทำให้การวินิจฉัยคดีโดยศาล หรือโดยอนุญาโตตุลาการมีผลใกล้เคียงกันได้ และเนื่องจากเป็นความตกลงระหว่างประเทศจึงทำให้สามารถลดงานบางอย่างลงได้ด้วย อย่างไรก็ตาม ฟังระลึกว่าแบบพิมพ์ส่วนใหญ่เป็นภาษาอังกฤษ บางครั้งก็อาจตีความคำภาษาอังกฤษในสัญญาแตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น ในสหราชอาณาจักรเอง สกอตแลนด์กับอังกฤษ บางครั้งก็ตีความถ้อยคำในสัญญาดังกล่าวแตกต่างกัน¹²

¹⁰ See Capelle, op.cit., p.77; Ramberg, Cancellation...., p. 415, and Gilmore & Black, op.cit., p.172.

¹¹ See Gufley, op.cit., p.21; Bes, Chartering and Shipping Terms...., p.24; Gilmore & Black, op.cit., p.14; and Capelle, op.cit., p. 72.

¹² See Ramberg, Cancellation...., p.414; and Capelle, op.cit., p. 73.

อย่างไรก็ตาม การเช่าเรือไม่ว่าจะเป็นรายเที่ยว หรือตามระยะเวลา ก็มีลักษณะเป็นเอกเทศสัญญา (individual contract) ซึ่งบางครั้งอาจมีการตกลงเงื่อนไขบางตอน ครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ไว้หลายประเด็นทำให้มีขอบเขตกว้างขวาง เช่น การเช่าเรือตามระยะเวลาหลาย ๆ ปี อาจต้องกำหนดเงื่อนไขพิเศษบางอย่างเพิ่มเติมขึ้น หรือการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวก็อาจเกี่ยวข้องกับสัญญาซื้อขายสินค้าพิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งได้ ฉะนั้นจึงอาจมีการแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานกันได้ อย่างไรก็ตาม การแก้ไขดังกล่าว อาจทำให้เกิดปัญหายุ่งยากเกี่ยวกับผลบังคับและการปฏิบัติตามสัญญาได้ จึงควรอาศัยผู้ชำนาญงานช่วยแก้ไขกำหนดข้อความหรือเงื่อนไขที่ได้เพิ่มเติมจากแบบพิมพ์มาตรฐานให้ชัดเจนยิ่งขึ้นก็จะเป็นการดีกว่าการจัดทำด้วยตนเอง ¹³

3.3 ค่าใช้จ่ายของเรือและค่าเช่าเรือเป็นรายเที่ยวกับตามระยะเวลา

การคิดเงินเกี่ยวกับการเช่าเรื่อนั้น เจ้าของเรือกับผู้เช่ามักจะมีปัญหาโต้แย้งกันบ่อย ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การคิดค่าเช่าเรือ ซึ่งแม้ว่าทั้งเจ้าของเรือกับผู้เช่าจะมีโอกาสเลือกประเภทของการเช่าเรือว่าจะเช่าเรือเป็นรายเที่ยวหรือตามระยะเวลาอย่างไรก็ตาม แต่ผลประโยชน์บางครั้งก็ขัดกัน เช่น ฝ่ายผู้เช่าเรือที่เป็นผู้ตราส่งอยากจะได้เรือที่มีความดีในการขนส่งสินค้าเป็นประจำ ลักษณะนี้ก็ย่อมต้องการเช่าเรือตามระยะเวลามากกว่าเช่าเป็นรายเที่ยว ส่วนฝ่ายเจ้าของเรื่อนั้น ถ้าขณะใดตลาดค้ำระวางเรือดีก็อยากให้เช่าเรื่อนาน ๆ หรือเช่าเรือตามระยะเวลามากกว่าให้เช่าเรือเป็นรายเที่ยว ถ้าตลาดค้ำระวางเรือไม่ค่อยดีแต่มีความเชื่อว่าในอนาคตตลาดค้ำระวางเรือมีแนวโน้มจะสูงขึ้นก็อยากให้เช่าเรือเป็นรายเที่ยว ฯลฯ เป็นต้น

3.3.1 ค่าใช้จ่ายของเรือ

ค่าใช้จ่ายของเรืออาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทดังนี้คือ

¹³ See Capelle, op. cit., p. 77.

3.3.1.1 ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการปฏิบัติงานของเรือ

ค่าใช้จ่ายประเภทนี้เป็นค่าใช้จ่ายประจำซึ่งปกติเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ เช่น การจัดคนประจำเรือ การบำรุงรักษาและซ่อมแซมเรือ การชำระหนี้เงินลงทุน ฯลฯ อย่างไรก็ตาม อาจจำแนกค่าใช้จ่ายที่เจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบไม่ว่าจะเป็นการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวหรือตามระยะเวลา คือ ค่าจ้างหรือเงินเดือนคนประจำเรือ ค่าอาหาร การกินหรือค่าเสบียง ค่าซ่อมบำรุงรักษาเรือ ค่าพัสดุของใช้และอุปกรณ์ ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าน้ำจืด (หรือตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ) ค่าประกันภัย ค่าสำรวจหรือค่าตรวจเรือ ค่าใส่หุ่ยประจำ ค่าเสื่อมราคาเรือ ค่านายหน้า (ถ้ามี) ค่าเรียกครองอย่างอื่น (ตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ)

3.3.1.2 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางในทะเล

ค่าใช้จ่ายประเภทนี้ ก็ได้แก่ เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมผ่านคลอง ค่าใช้จ่ายในท่าเรือ ฯลฯ ซึ่งตามปกติถ้าเป็นการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว เจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบ แต่ถาเป็นการเช่าเรือตามระยะเวลาผู้เช่าเป็นผู้รับผิดชอบ

ค่าใช้จ่ายประเภทนี้อาจจำแนกโดยละเอียดได้คือ ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าบรรทุกและขนถ่ายสินค้า (ตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ) ค่าทำความสะอาดระหว่างเรือ ค่าพัสดุรองสินค้า ค่าบรรทุกพัสดุดวางท้องเรือหรืออับเฉา (ถ้ามี) ค่าน้ำจืด (ตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ) ค่า นายหน้าหาสินค้าลงเรือ ค่าเรียกครองต่าง ๆ (ตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ)

อย่างไรก็ดี แม้จะไ้แบ่งความรับผิดชอบเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของเรือเมื่อเช่าเรือเป็นรายเที่ยวและตามระยะเวลาดังกล่าวแล้วก็ตาม ทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าก็ยังคงตกลงกันเป็นอย่างอื่นโดยระบุเงื่อนไขดังกล่าวไว้ในสัญญาเช่าเรือได้

3.3.2 ค่าเช่าเรือ

3.3.2.1 ค่าเช่าเรือเป็นรายเที่ยว

การเช่าเรือเป็นรายเที่ยวจะคิดคำนวณค่าเช่าเรือตามจำนวนสินค้าที่บรรทุกไปกับ

เรือจริง ๆ ซึ่งปกติคิดตามน้ำหนักเป็นตัน และอาจมีการยกเว้นน้ำหนักของพัสดุประจำเรือ น้ำจืดสำหรับคนประจำเรือและหม้อน้ำ (กรณีที่เป็นเรือใช้เครื่องจักรไอน้ำ) รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง การยกเว้นอาจแตกต่างกันไปแล้วแต่ระยะทางไกลหรือใกล้กับท่าเรือที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับเรือระหว่างการเดินทาง หรือบางกรณีเรือไม่อาจบรรทุกได้เต็มที่เพราะถูกจำกัดด้วยความลึกของร่องน้ำ แม่น้ำ หรือทางน้ำ อย่างไรก็ตามหนึ่งของท่าเรือซึ่งจำกัดอัตราน้ำลึกสูงสุดของเรือไว้

อัตรารบรรทุกของเรือ อาจคิดคำนวณได้จากระดับแนวน้ำบรรทุกซึ่งปกติจะใช้แนวบรรทุกของฤดูร้อน หรือ "full summer (Plimsoll) marks" ส่วนในฤดูอื่น เช่น ฤดูหนาวหรือฤดูที่มีพายุคลื่นลมแรงเรืออาจบรรทุกสินค้าได้น้อยลง นอกจากนี้ร่องน้ำที่เป็นน้ำจืด (ตอกับน้ำทะเล) ก็บรรทุกสินค้าได้จำนวนแตกต่างกับเรืออยู่ในทะเล ฉะนั้น จึงควรระมัดระวังการคิดค่าเช่าเรือตามอัตรากินน้ำลึกหรือฤดูกาลดังกล่าวนี้ด้วย

ตัวอย่าง การคิดคำนวณค่าเช่าเรือตามน้ำหนักบรรทุก (ไม่เกี่ยวกับอัตรากินน้ำลึกหรือฤดูกาล)

สมมุติว่าเรือมีความสามารถในการบรรทุกได้		20,000	ตัน
หักควย พัสตุและน้ำที่ใช่ประจำเรือ	500	ตัน	
เชื้อเพลิง	1,000	ตัน	<u>1,500</u> ตัน
เรือบรรทุกสินค้าได้		18,500	ตัน
ถ้าค่าเช่าเรือเป็นรายเที่ยวตันละ	100	บาท	
ค่าเช่าเรือทั้งหมดต่อเที่ยวจะเป็นเงิน	$18,500 \times 100 =$	<u>1,850,000</u>	บาท

3.3.2.2 ค่าเช่าเรือตามระยะเวลา

การเช่าเรือตามระยะเวลาปกติจะคิดคำนวณค่าเช่าเรือตามน้ำหนักบรรทุกของสินค้าทั้งหมด ตามช่วงเวลาที่กำหนดไว้ คือคิดตามช่วงเวลาโดยไม่ต้องคำนึงถึงขีดจำกัดในการบรรทุกสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอัตรากินน้ำลึกของเรือหรือข้อจำกัดอื่น ๆ เนื่องจากโดยปกติ เจ้าของเรือ

จะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับซึ่คจำกัคการบรทุกสินค้เมื่อเข้าเรือเป็นรายเที่ยว แต่เมื่อเข้าเรือตามระยะเวลาเขาจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายตามซึ่คจำกัคการบรทุกสินค้ที่อยู่แล้ว

สำหรับการชำระเงินค้เขาเรือตามระยะเวลานั้นส่วนมากชำระเป็นรายเดือนโดยถือตามเดือนปฏิทิน หรือทุก 30 วัน ส่วนความจุของเรือก็เช่นกัน ถ้าจะคิดอ้คการบรทุกตามระดับแนวนำบรทุก ก็ต้องคิดตามแนวบรทุกของถูกรอนเช่นเดียวกัน และกรณีที่เรือเสียเวลาเพราะเครื่องจักรซึ่คของหรือเรือเข้าอู่แห่ง ะลา ก็หักเวลานี้ออกไปโดยไม่คิดเป็นเวลาที่ต้องเสียค้เขาเรือ

ตัวอย่าง

สมมุติ เรือมีความสามารถในการบรทุกสินค้ได้	20,000	ตัน
อ้คราคาเขาเรือทุก 30 วัน (หรือ 1 เดือน) ตันละ	60	บาท
จำนวนวันทั้งหมด	30	วัน
หักควยระยะเวลาที่เรือเสียหรือเข้าอู่ซึ่งไม่คิดค้เขาเรือ	2	วัน
เป็นระยะเวลาที่คิดค้เขาเรือ	28	วัน
คิดเป็นค้เขาเรือที่ต้องชำระ	$20,000 \times 60 \times \frac{28}{30}$	= <u>1,120,000</u> บาท

3.3.2.3 การพิจารณาเปรียบเทียบค้เขาเรือเมื่อเข้าเรือเป็นรายเที่ยวกับตามระยะเวลา

ได้กล่าวถึงหลักและตัวอย่างแบบง่าย ๆ ในการคิดค้เขาเรือเมื่อเข้าเรือเป็นรายเที่ยวและตามระยะเวลามาแล้ว ต่อไปนี้จะได้พิจารณาเปรียบเทียบค้เขาเรือทั้ง 2 ประเภทโดยการยกตัวอย่างดังนี้

สมมุติ เรือมีความสามารถในการบรทุกได้	17,000	ตัน
บรทุกสินค้ได้	15,000	ตัน
ค้เขาเรือเป็นรายเที่ยว ตันละ	100	บาท
เที่ยวหนึ่งใช้เวลาเดินทาง	60	วัน
ค้ใช้จ่ายในการเดินทางในทะเลเที่ยวหนึ่งเป็นเงิน	1,200,000	บาท

$$\begin{aligned}
 \text{ดังนั้น เจ้าของเรือขอมได้รับค่าเช่าเรือเป็นรายเที่ยวเป็นเงิน} &= 15,000 \times 100 \\
 &= 1,500,000 \text{ บาท} \\
 \text{เมื่อหักค้ำค่าใช้จ่ายประจำเที่ยว} & \underline{1,200,000} \text{ บาท} \\
 \text{คงเหลือเป็นรายไต่หรือกำไรในเที่ยวหนึ่ง ๆ} & \underline{\underline{300,000}} \text{ บาท}
 \end{aligned}$$

ตามข้อสมมุตินี้ เมื่อพิจารณาค่าเช่าเรือเมื่อเช่าเรือตามระยะเวลา จะเห็นได้ว่า
 ค่าเช่าเรือตามระยะเวลาคือ เดือนหนึ่งคิด 30 วัน
 เจ้าของเรือจะต้องไต่ค่าเช่าเรือใน 60 วัน เป็นเงิน 300,000 บาท
 หรือเป็นค่าเช่าเรือ = $300,000 \text{ บาท} \times \frac{30 \text{ วัน (ต่อเดือน)}}{60 \text{ วัน}} \times \frac{1 \text{ ตัน}}{15,000 \text{ ตัน}}$
 = 10 บาท/ตัน/เดือน

ตามตัวอย่างนี้ จะเห็นได้ว่าเรือซึ่งมีความสามารถบรรทุกได้ 17,000 ตัน บรรทุกสินค้าได้ 15,000 ตัน เที่ยวหนึ่งใช้เวลา 60 วัน มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางในทะเลประจำเที่ยว คือ ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมผ่านคลอง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่านายหน้าและอื่น ๆ รวม 1,200,000 บาท มีกำไร 300,000 บาท นั้น

- ถ้าเช่าเรือเป็นรายเที่ยว เจ้าของเรือต้องคิดค่าเช่าเรือ 100 บาท/ตัน
- ถ้าเช่าเรือตามระยะเวลา จะต้องคิดค่าเช่าเรือ 10 บาท/ตัน/เดือน

ตามกรณีเช่นนี้ขอมพิจารณาเปรียบเทียบได้ว่า ถ้าสมมุติว่า ในขณะนั้นค่าเช่าเรือตามระยะเวลามีอัตรา 11 บาท/ตัน/เดือน ผู้เช่าก็ขอมจะต้องเลือกเช่าเรือเป็นรายเที่ยว ซึ่งมีอัตราค่าเช่า 100 บาท/ตัน เพราะในกรณีเช่นนี้ผู้เช่าจะได้เปรียบเจ้าของเรือมากกว่าการเช่าเรือตามระยะเวลา

การพิจารณาเปรียบเทียบค่าเช่าเรือดังกล่าวนี้ มีข้อสำคัญที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องค่าใช้จ่ายของเรือซึ่งทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าควรจะได้วิเคราะห์ตัวเลขเปรียบเทียบผลได้ผลเสียคู่เสียก่อนคือ

1. เรือแต่ละลำหรือแต่ละประเภท มีค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการปฏิบัติงานของเรือเป็นประการใด ซึ่งค่าใช้จ่ายประเภทนี้ปกติเจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบและตามตัวอย่างนี้ได้กล่าวถึง

2. สายการค้าแต่ละสายมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางในทะเลเป็นประการใดค่าใช้จ่ายประเภทนี้ทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าต่างรับผิดชอบไม่เหมือนกันขึ้นอยู่กับว่าจะตกลงเช่าเรือกันประเภทใดดังใดกล่าวมาแล้ว

3.4 วิธีการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว

การเช่าเรือเป็นรายเที่ยวนั้น มักจะเริ่มต้นด้วยข้อความซึ่งนายหน้าเรือของฝ่ายผู้เช่าหรือผู้ตราส่งจะแจ้งไป เช่น "สินค้า 15,000 ตัน ระหว่างท่าเรือกรุงเทพฯ กับโกเบ วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2518 ตันละ 15 บาท" ซึ่งการแจ้งข้อความดังกล่าวอาจกระทำได้โดยการส่งไปให้เจ้าของเรือต่าง ๆ โดยตรง หรือลงประกาศในหนังสือพิมพ์ หรือใช้โทรพิมพ์ โทรศัพท์ติดต่อไปตามเมืองท่าที่เป็นศูนย์กลางของตลาดเช่าเรือต่าง ๆ เช่น ในลอนดอน นิวยอร์ก โตเกียว ฮองกง ฯลฯ เป็นต้น การตอบข้อความดังกล่าวจะส่งกลับมายังตัวแทนของผู้เช่าในรูปแบบของการกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ("indications") เมื่อผู้เช่าทราบ "indications" แล้ว ก็จะต้องพิจารณารายละเอียดต่าง ๆ เช่น พิจารณานาขนาดและแบบของเรือตามที่เสนอนั้นว่าเหมาะสมประการใด เรือนั้นอยู่ในท้องที่ที่จะสามารถมาบรรทุกสินค้าได้ทันภายในกำหนด วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2518 หรือไม่ ค่าบรรทุกขนถ่ายสินค้าเป็นเท่าไร มีการสำรองเรื่องค่าเช่าเรือประการใด มีการกำหนดเวลาเกี่ยวกับการคิดค่าเช่าเรือเป็นอย่างไร ค่าเรือเสียเวลาและเวลาที่ประหยัดได้สามารถชดเชยกันได้อย่างไรหรือไม่ ฯลฯ เป็นต้น

สำหรับฝ่ายเจ้าของเรือนั้น จะต้องคำนึงถึงท่าเรือที่จะทำการบรรทุกกับขนถ่ายสินค้าว่ามีความสะดวกมากน้อยเพียงใด เมื่อขนส่งสินค้าแล้วเรือจะต้องวิ่งตัวเปล่ากลับหรือไม่ ระยะเวลาเดินทางและลักษณะธรรมชาติของสินค้าที่บรรทุกไปนั้นเป็นอย่างไร ฯลฯ ทั้งนี้ก็เพื่อนำข้อมูลเหล่านั้นมาพิจารณากำหนดค่าเช่าเรือที่จะเสนอไปยังผู้เช่าหรือนายหน้าต่อไป เช่น เมื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือแล้ว ถ้ามีสินค้าบรรทุกกลับด้วยค่าเช่าเรือในเที่ยวหนึ่ง ๆ ก็อาจจะถูกลง เวลาเดินทางในทะเลก็เช่นกัน ถ้าเดินทางไกลเจ้าของเรือมักจะชอบมากกว่าเดินทางใกล้ ๆ เพราะสามารถเรียกค่าเช่าเรือได้สูงขึ้นเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป

สำหรับข้อเสนอของฝ่ายเจ้าของเรือมักมีรายการดังต่อไปนี้

- เวลาที่กำหนดให้ตอบรับข้อเสนอ
- อัตราค่าเช่าเรือหรือค่าธรรมเนียม
- ชื่อเรือ
- เวลาที่ยอมให้ไม่คิดค่าเช่าเรือ หรือเวลาปลอดค่าเช่าเรือ
- ความสามารถในการบรรทุกของเรือ
- ท่าเรือที่บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า
- อัตราค่าบริการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า
- ค่าเรือเสียเวลา และค่าชดเชยสำหรับเวลาที่ประหยัดได้
- คานายหน้า
- แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือที่จะใช้ในการทำสัญญา

ข้อเสนอของเจ้าของเรือส่วนมากมักจำกัดเวลาไว้ให้มีผลในระยะเวลาสั้น ๆ เช่น 24 ชั่วโมง ซึ่งถ้าผู้เช่าไม่ตอบรับก็อาจให้ผู้เช่ารายอื่นเช่าเรือไปได้ แต่ทั้งนี้การพิจารณาตอบรับข้อเสนอของแต่ละฝ่ายและการกำหนดเวลาในการตอบรับก็ขึ้นอยู่กับสภาพของตลาดเช่าเรือว่าจะมีผู้เช่า มีเรือ และมีสินค้ามากหรือน้อย ในทำนองเดียวกัน เมื่อผู้เช่าพิจารณาข้อเสนอของเจ้าของเรือแล้วเห็นว่าถูกต้องตามความประสงค์ของตนก็จะตอบรับ พร้อมกับอาจเสนอเงื่อนไขเปลี่ยนแปลง หรือต่อรองค่าเช่าเรือให้เป็นไปตามที่ตนต้องการได้ คือฝ่ายผู้เช่าก็สามารถเลือกเช่าเรือที่เหมาะสมที่สุดได้ในกรณีที่มีเรือมาก สำหรับการต่อรองขอลดค่าเช่าเรื่อนั้น ฝ่ายผู้เช่าอาจต่อรองขอลดค่าใช้จ่ายในรายการอื่น ๆ ได้ด้วย เช่น ค่าบรรทุกและขนถ่ายสินค้า ค่าเรือเสียเวลา ค่าชดเชยสำหรับเวลาที่ประหยัดได้ และคานายหน้า

เมื่อผู้เช่าส่งคำตอบรับว่าจะทำสัญญาเช่าเรือแล้ว ก็คงมาทำความตกลงกันในเรื่องรายละเอียดและขอบเขตของการหมกสัญญาเช่าเรือหรือระยะเวลาที่สัญญาเช่าเรือมีผลบังคับใช้ว่าจะเป็นการใดต่อไป ส่วนมากการตอบรับข้อเสนอของกันและกันมักจะใช้วิธีโทรเลขหรือโทรพิมพ์เป็นหนังสือ ส่วนการใช้โทรศัพท์มักจะทำกันภายหลังจากการยืนยันกันด้วยหนังสือเรียบร้อยแล้ว

ข้อเสนอ หรือคำตอบรับต่าง ๆ อาจมีเงื่อนไขพิเศษได้หลายประการ เช่น ในกรณี คำตอบรับข้อเสนอของเจ้าเรือ พ่อค้าอาจต้องการเรือเพื่อบรรทุกสินค้า ซึ่งอยู่ในระหว่างการ ดำเนินการซื้อขายอยู่ คืออยากจะได้เรือไว้ในมือก่อนแล้วจึงทำการซื้อขายสินค้าจำนวนหนึ่ง เงื่อนไขการเช่าเรือเช่นนี้ภาษาอังกฤษใช้คำว่า "subject stem" ซึ่งเกิดขึ้นในสมัยมีการ คำนานหินในประเทศอังกฤษ ที่จำกัดจำนวนตันสินค้าจำนวนใดจำนวนหนึ่ง โดยผู้ขายจะต้องจัด หาสินค้านั้นให้ได้ใกล้เคียงกับจำนวนดังกล่าวแล้ว หรือในกรณีที่เจ้าของเรือมีข้อเสนอไปว่า "subject open" ก็หมายความว่า ไม่มีการจำกัดจำนวนตันสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่งไว้ ฉะนั้น การตีความเงื่อนไขที่มีคำว่า "subject" ("subject" proviso) จึงต้องระมัด ระวังให้มาก เพราะในทางปฏิบัติถือว่าเป็นเพียงการบอกกล่าวหรือชี้ชวนให้มาทำสัญญากันมาก กว่า เพื่อให้มีการเจรจาต่อรองกันต่อไปและเป็นการเปิดทางให้ฝ่ายหนึ่งเลือกปฏิบัติได้ในกรณี ที่อีกฝ่ายหนึ่งยังไม่พร้อม ¹⁴

การทำสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว หลังจากที่ได้ตกลงกันในเงื่อนไขต่าง ๆ เรียบ ร้อยแล้ว ถ้าเป็นการเช่าเรือเพียงเที่ยวเดียว ส่วนมากจะใช้แบบพิมพ์มาตรฐาน เพราะสะดวก รวดเร็วกว่า การกำหนดกันขึ้นเอง ส่วนการเช่าเรือมากกว่าหนึ่งเที่ยว หรือหลาย ๆ เที่ยวติดต่อกันหลายปี มีความยุ่งยากและเสียเวลาในการเจรจาต่อรองกันมากขึ้น เพราะมีเงื่อนไขหลาย

¹⁴ คำว่า "subject stem" เริ่มใช้กันในระยะแรกเฉพาะกับการคำนานหินใน สหราชอาณาจักร คำว่า "stem" มีความหมายว่า เจ้าของเหมืองแร่สัญญากับผู้ตราส่งว่าจะทำ การนำส่งสินค้าแร่จำนวนทั้งหมดมาเพื่อบรรทุกลงเรือให้ไต่ครบถ้วนและทันตามวันที่กำหนดไว้ ในสัญญาเช่าเรือ แต่ภายหลังปี ค.ศ. 1945 สินค้าแร่เกิดขาดแคลนเนื่องจากวิกฤติการณ์อย่าง อื่น เพื่อหลีกเลี่ยงการรับผิดชอบเจ้าของเรือ ผู้เช่าจึงได้หาทางกำหนดเงื่อนไขพิเศษในสัญญา เช่าเรือว่า เจ้าของเรือต้องยืดเวลาบรรทุกเรือออกไปจนกว่าจะได้จำนวนตามกำหนด เคยมีคำ วินิจฉัยเกี่ยวกับความหมายของคำว่า "subject stem" ไว้ว่า เหตุขัดข้องดังกล่าวผู้ขายแร่ ยอมอาจไต่ ผู้ตราส่งจะอ้างหรือปฏิเสธวันที่กำหนดเป็นเงื่อนไขในการบรรทุกแร่ไม่ได้ อย่างไรก็ตาม ผู้เช่าต้องใช้ความพยายามตามสมควรที่จะให้ผู้ตราส่งบรรทุกแร่ให้เสร็จโดยใช้เวลา ตามความจำเป็นแก่ผู้ตราส่งควย แต่สำหรับการค้าอย่างอื่น การใช้คำดังกล่าวมักจะใช้ผิดหรือ มีความหมายแตกต่างไปจากความหมายเดิม : ดูรายละเอียดใน BIMCO, Annual Report, 1972-1973, pp. 77-78.

อย่างที่ต้องตกลงกัน เช่น เกี่ยวกับเรื่องสินค้า ขนาดของเรือ วันที่บรรทุกสินค้า ฯลฯ ซึ่งแตกต่างกับการเช่าเรือเพียงเที่ยวเดียว นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องการชำระเงินเกิดขึ้นบ่อย ๆ ทั้งสองฝ่ายจึงควรจัดทำบัญชีรับจ่ายเงินแสดงรายละเอียดต่าง ๆ ให้แน่นอน อนึ่งสำหรับการ ชั่ง ตวง วัด สินค้าควรกระทำให้ถูกต้องตามที่บรรทุกไปกับเรือจริง ๆ เพื่อจะได้คิดเงินกันได้อย่างถูกต้องตามความเป็นจริง รวมทั้งค่าเรือเสียเวลาหรือเวลาที่ประหยัดได้ชดเชยกับค่าเสียเวลาแต่ละเที่ยวเรือ ควรคิดให้ตรงตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเรือ ส่วนเรื่องการคิดเงินเกี่ยวกับการซ่อมแซมเรือที่เสียหายเนื่องจากการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้ามักจะมีปัญหาไปจนถึงเวลาที่เรือเข้าอู่แห้ง เพราะความเสียหายดังกล่าวเมื่อเช่าเรือนาน ๆ ไม่อาจคิดคำนวณในเวลาที่เกิดเหตุแต่ละเที่ยวได้ทันที

3.5 วิธีการเช่าเรือตามระยะเวลา

พึงระลึกว่า การเช่าเรือเป็นรายเที่ยวนั้น ผู้เช่าเป็นผู้ซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น ขนแร่ฟลูออไรท์ 5,000 ตัน ๆ ละ 9 เทรียนู จากกรุงเทพฯ ถึงเวลาควอสต์อกลา ประสิทธิภาพการขนส่งจะดีหรือเลวอยู่ที่เจ้าของเรือ ไม่ใช่ผู้เช่า

การเช่าเรือตามระยะเวลานั้น ผู้เช่าเรือเช่าตามคุณลักษณะของเรือ เช่น เรือบรรทุกได้ 15,000 ตัน ความเร็ว 14 น็อต เป็นต้น เรือจะทำงานได้ดีหรือเลวอยู่ที่ผู้เช่าเป็นสำคัญ ถ้าเรือบรรทุกสินค้าไม่ได้มากเต็มทีเพราะท่าเรือจำกัดอัตรากินน้ำลึกของเรือ ผู้เช่าก็เสียประโยชน์ หรือถ้าเป็นหน้ามรสุมหรือไต้ฝุ่นเรือแล่นได้ไม่ถึง 14 น็อต ผู้เช่าก็ต้องรับผิดชอบเวลาที่เสียไปเอง ฉะนั้นผู้เช่าจึงต้องสนใจเรื่องขนาด แบบ คุณลักษณะและความสามารถของเรือโดยสอบถามทางเจ้าของเรือหลาย ๆ รายเพื่อหาเรือที่เหมาะสมและพอใจมากที่สุด เพราะผู้เช่าจะได้กำไรหรือขาดทุนก็ขึ้นอยู่กับการทำงาน หรือความสามารถของเรือ การระบุคุณลักษณะของเรือตลอดทั้งการตรวจสอบรายละเอียดต่าง ๆ จึงควรกระทำให้ชัดเจน และอาจต้องอาศัยผู้ชำนาญงานเกี่ยวกับตัวเรือ เครื่องจักร และคนประจำเรือซึ่งผู้เช่าอาจมีเจ้าหน้าที่ของตนเอง หรือว่าจ้างผู้อื่นมาเป็นผู้ตรวจสอบดังกล่าวก็ได้

ปัญหาที่มักเกิดขึ้นบ่อย ๆ ก็คือ ปัญหาเกี่ยวกับความสามารถในการบรรทุกสินค้า ความเร็วและอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเรือ ฉะนั้น การทำสัญญาเช่าเรือจึงต้องระมัดระวังข้อความที่ระบุเอาไว้ในสัญญา เช่น a 15-knot speed "plus or minus 0.5 knot" หมายความว่า ถ้าเรือแล่นในเวลาคลื่นลมปกติแล้วจะต้องไต่ความเร็วระหว่าง 14.5-15.5 น็อต แต่ตาปรากฏว่าไต่ความเร็วต่ำกว่า 14.5 น็อต ผู้เช่าก็ต้องนำหลักฐานไปคิกหักค่าเช่าเรือกับเจ้าของเรือ อย่างไรก็ตาม สภาพข้อเท็จจริงต่าง ๆ เช่น กระแสน้ำ กระแสลม สภาพท้องเรือ ฯลฯ บางครั้งก็ยากต่อการพิสูจน์

เงื่อนไขเกี่ยวกับระยะเวลาของการเช่าเรือตามระยะเวลา อาจกำหนดเป็นจำนวนวัน เดือน และ/หรือปี อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาการเช่าเรืออาจกำหนดคิดเป็นเวลาสำหรับการเดินทางระหว่างท่าเรือที่ระบุไว้เป็นจำนวนหนึ่งเที่ยวหรือหลาย ๆ เที่ยวก็ได้ ซึ่งมักเรียกสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาในลักษณะนี้ว่า "trip charter"

เกี่ยวกับเรื่องเวลาที่เหลื่อมล้ำกันก็เป็นปัญหาอีกประการหนึ่งของการเช่าเรือประเภทนี้ กล่าวคือ เวลาที่เกินไปกับเวลาที่ขาดจะคิดค่าเช่าเรือเพิ่มขึ้นหรือลดลงกันประการใด โดยทั่วไปเมื่อสภาพตลาดการค้าดี ค่าเช่าเรือสูงขึ้น เจ้าของเรือก็คิดในทางที่สูงหรือไต่เปรียบ ในทางกลับกันเมื่อตลาดการค้าเลว ค่าเช่าเรือต่ำ ส่วนที่ลดก็ไม่ยอมให้ไต่ตามอัตราเดิมที่สูงกว่า อย่างไรก็ตาม บางครั้งผู้เช่าก็อาจลดความเสี่ยงเปรียบเจ้าของเรือได้โดยการกำหนดเวลาหมดอายุของสัญญาเช่าเรือให้ยืดหยุ่นได้ คือกำหนดช่วงเวลาไว้ระยะหนึ่งกับกำหนดเวลาเพื่อเหลือเผื่อขาดควย เช่น ระบุอายุของสัญญาเช่าเรือมีกำหนด 180 วัน ก็กำหนดเพิ่มเติมให้อายุสัญญาดังกล่าวอาจยืดเวลาออกไปได้อีกไม่เกิน 15 วัน หรืออาจลดลงได้ไม่เกินกว่า 15 วัน เช่นเดียวกัน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่สำคัญเกี่ยวกับการเช่าเรือตามระยะเวลาก็คือ การทำความตกลงในเงื่อนไขเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายทั้งหมด เนื่องจากระยะเวลาที่เช่าเรื่อนานหลาย ๆ ปี เรือย่อมต้องมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการปฏิบัติงานของเรือซึ่งได้แก่ค่าใช้จ่ายในการจ้างคนประจำเรือหรือเงินเดือนคนประจำเรือ ค่าประกันภัยเรือ ฯลฯ เป็นต้น ฝ่ายเจ้าของเรือจึงต้องเรียกค่าเช่าเรือสูงขึ้นตามไปด้วย ภัยเหตุนี้จึงต้องระบุเงื่อนไขเกี่ยวกับอัตราการเพิ่มค่าเช่าเรือ ซึ่งเรียกว่า "escalation clause" ไว้ในสัญญาเช่า

เรือทว้ย เช่น ระบุอัตราการเพิ่มค่าเช่าเรือ 5% ต่อปี หรือบางที่อาจทำเป็นตัวเลขดัชนีแสดงค่าใช้จ่ายของเรือดังกล่าวไว้ก็ได้ อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้บางครั้งอาจลดลงได้บ้าง คือมีทั้งเพิ่มและลดปะปนกันได้ ฉะนั้น ทั้งฝ่ายเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือจึงควรทำบัญชีประกอบการคิดเงินเพิ่มหรือลดค่าเช่าเรือโดยใกล้เคียงเอาไว้เป็นหลักฐาน เพื่อหักกลมบงหนี้ของแต่ละฝ่ายไว้ด้วย อีกประการหนึ่ง การเช่าเรือตามระยะเวลาเป็นการล่วงหน้านาน ๆ เช่น 6 เดือน หรือนานถึงหลาย ๆ ปี มักจะกำหนดการส่งมอบเรือไว้ล่วงหน้าซึ่งบางที่เรืออาจยังมีใคต่อ หรือต่อไว้แล้วแต่ยังไม่เสร็จก็มี ความไม่แน่นอนจึงอาจเกิดขึ้นได้เช่นเดียวกับการผันแปรของตลาดการระวางที่อาจเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งก็ควรคิดถึงข้อได้เปรียบหรือเสียเปรียบกัน จึงต้องถอยทีถอยอาศัยกันเพื่อลดการเสียเวลาในการเจรจาต่อรอง นอกจากนี้ อาจจะมีปัญหาเกี่ยวกับการชำระค่านายหน้าเรือว่าจะให้ฝ่ายใดเป็นผู้ชำระ และจะชำระครั้งเดียวทั้งหมด หรือชำระเป็นงวด ๆ ฯลฯ อนึ่ง เกี่ยวกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินซึ่งมีขึ้น ๆ ลง ๆ และอาจทำให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเสียเปรียบได้ เพื่อลดความเสียเปรียบดังกล่าว ก็อาจกำหนดลงไปใน "escalation clause" ทว้ยว่าจะคิดอัตราแลกเปลี่ยนเงินกันเป็นประการใด

สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งที่ผู้เช่าพึงระมัดระวังก็คือ เงื่อนไขเกี่ยวกับระยะเวลาที่ตนมีต้องเสียค่าเช่าเรือ เช่น เรือเครื่องจักรซัดข้อง หรือชำรุด หรือขาดคนประจำเรือ หรือเกยตื้น ฯลฯ ซึ่งในสัญญาเช่าเรือใช้คำต่าง ๆ กัน เช่น "suspension of hire" "off-hire", "breakdown" หรือ "cesser of hire" ซึ่งเมื่อเกิดเหตุดังกล่าวและเรือไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ผู้เช่ายอมไม่ต้องเสียค่าเช่าเรือในระหว่างเวลาดังกล่าว ส่วนระยะเวลาการเช่าเรืออาจจะรวมหรือขยายออกไปอีกตามเวลาที่เสียไป หรือไม่ก็ได้แล้วแต่จะตกลงกันระหว่างผู้เช่ากับเจ้าของเรือ

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับเงื่อนไขต่าง ๆ ตลอดจนความรับผิดชอบของคู่สัญญาในการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวก็ตามระยะเวลาจะใดกล่าวโดยละเอียดต่อไป