

ประเภทของการเช่าเรือ

2.1 ข้อความเบื้องต้น

สัญญาเช่าเรือ หรือ Charter Party ซึ่งบางทีก็เรียกกันสั้น ๆ ว่า Charter นั้น เป็นคำที่มาจากภาษาลาตินในสมัยกลางว่า CARTA PARTITA หมายถึง เอกสารที่เขียนขึ้นแผ่นหนึ่งและมีสำเนาฉบับโดยตนเองมีรอยประทับให้ตนฉบับติดกับสำเนาคงกล่าว¹

การเช่าเรือต้องอาศัยสัญญาซึ่งจัดทำเป็นแบบพิมพ์ต่าง ๆ และอาจแบ่งแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือออกตามลักษณะของการจัดทำได้เป็น 2 แบบ คือ

1. สัญญาเช่าเรือที่เอกชนจัดทำขึ้น (Private Charter Form) เป็นข้อตกลงหรือสัญญาระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าซึ่งจัดทำเป็นแบบพิมพ์ขึ้นเองในแต่ละแบบตามประเภทของการเช่าเรือคราวหนึ่ง ๆ

2. สัญญาเช่าเรือที่เกิดจากข้อตกลงระหว่างสมาคมเจ้าของเรือของแต่ละประเทศหรืออาศัยข้อตกลงของที่ประชุมระหว่างประเทศ เช่น The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) ซึ่งมีสำนักงานเลขาธิการตั้งอยู่ ณ กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก

แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือพวกที่ 2 นี้ ถือว่าเป็นมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับ เนื่องจากมีความปลอดภัยและให้ความเป็นธรรมโดยเฉพาะอย่างยิ่งแก่ประเทศที่กำลังพัฒนามากกว่าการใช้แบบพิมพ์ที่เอกชนจัดทำ

ในอเมริกา มีการกำหนดเงื่อนไขสัญญาเช่าเรืออีกอย่างหนึ่งเรียกว่า Berth Terms หรือ Liner Terms ซึ่งมีสาระสำคัญคล้ายคลึงกับเงื่อนไขการขนส่งของสายการบินเรือประจำสำหรับการค้าเฉพาะอย่าง ทั้งนี้รวมถึงเงื่อนไขพิเศษที่เกี่ยวกับอัตราค่าบรรทุกหรือ

¹ See T.E. Scrutton, Charter Parties and Bills of Lading, 17 th. ed. (London, Sweet and Maxwell, 1964), p.1, note (a).

ขนถ่ายสินค้า ซึ่งเจ้าของเรือมีความผูกพันที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบหรือเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือดังกล่าวนี้มิได้ใช้กันแพร่หลายนัก

อนึ่ง เมื่อกล่าวถึงประเภทของการเช่าเรือเราอาจแบ่งแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือออกได้เป็น 3 ประเภทด้วยกัน คือ

1. แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือเปล่า (Bareboat หรือ Demise Charter Form)
2. แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter Form)
3. แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา (Time Charter Form)

สำหรับแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือเปล่านั้น ในเอกสารของ BIMCO ใช้คำว่า Bareboat Charter และในเอกสารขององค์การสหประชาชาติใช้คำว่า Demise Charter ซึ่งความหมายของคำทั้งสองนี้ ในอเมริกามีความหมายแตกต่างกันอยู่เล็กน้อย กล่าวคือ Bareboat Charter หมายถึงการเช่าเรือเปล่าที่อยู่ในสภาพเดินทะเลได้ ผู้เช่าหรือเจ้าของเรือเพียงแต่จัดคนประจำเรือ จัดสัมภาระและอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการเดินเรือเท่านั้น ส่วน Demise Charter นั้น คำว่า Demise หมายถึงความตายหรือมรณกรรม การเช่าเรือลักษณะนี้จึงมักหมายถึง การเช่าเรือที่จอดสำรองไม่ได้ใช้งานนาน ๆ เช่น เรือที่เหลือใช้ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 อเมริกามีเรือพวกไม่ได้ใช้งานนี้สำรองไว้ประมาณ 1,600 ลำ แต่ในปัจจุบันได้ขายไปบ้าง หมดยุคอายุไปบ้าง คงเหลืออยู่ประมาณ 1,000 ลำ ส่วนใหญ่จอดอยู่ในแม่น้ำฮัดสันตอนเหนือ ในเมืองทานิวอร์ค ในแมนฮัตตันชิปปี ในตอนเหนือ เมืองทานิวอร์ลีนส์ และในแมนฮัตตัน เมืองท่าสตอกตันมลรัฐแคลิฟอร์เนีย วิธีการเช่าเรือประเภทนี้บริษัทเจ้าของเรือต้องนำเรือมาปรับปรุงซึ่งอาจต้องเช่าอู่เพื่อซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพใช้งานในทะเลได้ และต้องจัดคนประจำเรือตลอดจนสัมภาระสำหรับการเดินทางในทะเลด้วย ในบางครั้งทางการทหารก็เช่าเรือประเภทนี้ไปใช้งานอีกทอดหนึ่ง เพราะเป็นการสะดวก เนื่องจากการปรับปรุงเรือ การจัดคนประจำเรือและบรรดาสัมภาระต่าง ๆ ทางเอกชนสามารถทำได้สะดวกและรวดเร็วกว่าทางการทหารที่ต้องอาศัยวิธีการตั้งงบประมาณประจำปีล่วงหน้า อย่างไรก็ตาม คำทั้งสองนี้บุคคลทั่วไปส่วนใหญ่มักเข้าใจว่า

มีความหมายเหมือนกัน บางครั้งคำรบบางเล่มจึงเขียนรวม ๆ กันไปว่า Bareboat
(Demise) Charter

นอกจากนี้ ในปัจจุบันยังมีแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือเปล่าทั้งล่าออกมาใช้เมื่อเร็ว ๆ
นี้อีก 2 แบบ คือแบบ BARCON "A" STANDARD BAREBOAT CHARTER ซึ่งเป็นแบบพิมพ์
ที่ใช้กับเรือที่จดทะเบียนหรือมีใบอนุญาตใช้เรืออยู่แล้วแบบหนึ่ง กับแบบ BARCON "B"
STANDARD BAREBOAT CHARTER ซึ่งเป็นแบบที่ใช้กับเรือที่ต่อใหม่ โดยใช้เรือนั้นเป็นหลัก
ประกันเงินกู้ที่ใช้ในการต่อเรือทำนองเดียวกันกับการจำนองอสังหาริมทรัพย์

เนื่องจากแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมีทั้งที่เป็นแบบพิมพ์มาตรฐานซึ่งมีอยู่ประมาณ 70
แบบ และที่ถือว่าไม่เป็นมาตรฐานแต่ยังใช้กันอยู่อีกเป็นจำนวนมาก สหประชาชาติจึงได้ศึกษา
รายละเอียดของแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือต่าง ๆ รวมทั้งปัญหากฎหมายที่อาจเกิดขึ้นได้ เพื่อ
ประโยชน์แก่ประเทศที่กำลังพัฒนา ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยวิธีการเช่าเรือเพื่อส่งเสริมสินค้าออก
ของตนดังกล่าวแล้ว การศึกษานี้เน้นหนักไปในด้านที่สำคัญ 2 ประการ คือ ²

1. เกี่ยวกับแบบของสัญญาเช่าเรือมาตรฐาน (Standard Charter Parties)
ซึ่งมักแตกต่างกันไปตามลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ และประเภทของการค้าหรือผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ
เช่น เมล็ดข้าว น้ำมัน ไม้ ฯลฯ การศึกษาด้านนี้เน้นหนักในเรื่องเงื่อนไขที่ชี้แตกต่างกัน
ในสัญญาเช่าเรือ

2. เกี่ยวกับผลบังคับทางกฎหมายของแต่ละประเทศ (National legal
regulations) เน้นหนักในเรื่องความแตกต่างของกฎหมายของแต่ละประเทศว่าเป็น
ประการใด

อย่างไรก็ดี อาจสรุปสาระสำคัญหรือหัวข้อสำคัญซึ่งมักระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือได้
ดังนี้ คือ

² See Official Records of the Trade and Development Board,
Eleventh Session, Supplement No.3, paras. 106-109

1. ลักษณะที่จะต้องปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือซึ่งประกอบด้วย
 - 1.1 การบรรทุกสินค้า (Loading)
 - 1.2 การเดินทางในทะเล (Voyage)
 - 1.3 การขนถ่ายสินค้า (Unloading)
2. การนับวันที่ต้องเสียค่าเช่าเรือและวันเสียเวลาของเรือ หรือวันที่เรือจอดอยู่เฉย ๆ (Demurrage/Lay days)
3. ค่าระวางเรือ (Freight)
4. ความเสียหาย (Damages)
5. สิทธิยึดหน่วงสินค้า (ของเจ้าของเรือ) และการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบ (ของผู้เช่า) (Lien/Cesser)
6. ความสัมพันธ์ที่เกี่ยวกับใบตราส่ง (Bills of Lading)

สำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าเรือในการขนส่งทางทะเล ปกติมีอยู่ 4 พวกด้วยกัน คือ

1. เจ้าของเรือที่ให้เช่าเรือ (Shipowners)
2. ผู้บริหารงานเรือ (Ship operators) ซึ่งอาจเป็นผู้ตราส่ง (Shippers) ที่เช่าเรือไปบรรทุกสินค้า หรือเป็นเจ้าของเรือ (Shipowners) นั้นเองก็ได้
3. ผู้ตราส่ง (Shippers) ที่จัดหาสินค้าบรรทุกลงเรือตามสัญญาเช่าเรือ
4. นายหน้าจัดหาสินค้า หรือนายหน้าจัดหาเรือ (Cargo or Vessel chartering brokers) ซึ่งเจ้าของสินค้า หรือเจ้าของเรือ อาจจ้างให้ดำเนินงานอย่างใดอย่างหนึ่งให้กับตนเกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือ

บุคคลดังกล่าวนี้ อาจจะทำหน้าที่อย่างเดียว หรือหลายอย่างก็ได้ เช่น บริษัทน้ำมัน หรือบริษัทคาเมลิตซ์ชาว อาจจะเป็นทั้งเจ้าของเรือและผู้บริหารงานเรือก็ได้ ฯลฯ ทั้งนี้ย่อมขึ้นอยู่กับกิจการค้าแต่ละประเภท ๆ ควบ

กล่าวโดยทั่วไป สัญญาเช่าเรื่อนั้นก็คือสัญญาซึ่งเจ้าของเรือให้ผู้เช่าเช่าเรือไปเพื่อบรรทุกสินค้า โดยได้รับเงินค่าเช่าตอบแทนเป็นค่าระวางเรือหรือค่าบริการในการขนส่งสินค้า

ปกติมักเรียกกันว่า สัญญาเช่าเรือขนส่งสินค้า ซึ่งมีแบบของสัญญาต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้ว รวมทั้งใบตราส่งด้วย³ ฉะนั้น การทำสัญญาเช่าเรือขนส่งสินค้าจึงควรไต่คำนึงถึงเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรืออย่างหนึ่ง ประกอบกับใบตราส่งซึ่งนับเป็นสัญญาที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งด้วย รายละเอียดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างสัญญาเช่าเรือกับใบตราส่งจะได้อธิบายต่อไป

2.2 การเช่าเรือเปล่า

การเช่าเรือเปล่า (Bareboat or Demise Charters) ก็คือ การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งทำสัญญาเช่าเรือชั่วคราวระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง โดยจัดการและควบคุมเรือนั้น และชำระค่าเช่าเรือเป็นเงินจำนวนหนึ่งให้แก่เจ้าของเรือ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งลักษณะโดยทั่วไปของสัญญาเช่าเรือเปล่าก็คือ เป็นการให้เช่าใช้เรือโดยผู้เช่ามีหน้าที่จัดคนและอุปกรณ์ประจำเรือ รับผิดชอบการเดินเรือ การบริหารงานและการดำเนินงานในระหว่างเวลาเช่าเสมือนเป็นเจ้าของเรือ⁴

การเช่าเรือประเภทนี้ ในระหว่างสงครามหรือในภาวะฉุกเฉินหรือในเทศกาลแสวงบุญ รัฐบาลมักมีส่วนเกี่ยวข้องของอยู่ด้วยเสมอ ส่วนทางด้านเอกชน การเช่าเรือลักษณะนี้มีอยู่เป็นส่วนน้อย อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้บริหารงานเรือที่มีเรืออยู่จำนวนน้อยอาจจะเช่าเรือเปล่ามาเพื่อเสริมกำลังกองเรือของตนในช่วงระยะเวลาหนึ่ง โดยไม่ต้องรับผิดชอบในการปกครองหรือเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของเรือเสมือนเจ้าของเรือ แต่ต้องการที่จะ

³ See Scrutton, op.cit., pp. 1-4, and J. Ramberg, Cancellation of Contracts of Affreightment, (Gothenburg, School of Economics and Business Administration publications, No. 2, 1970), p.20.

⁴ See G. Gilmore & C.L. Black, The Law of Admiralty (Brooklyn, The Foundation Press Inc., 1957), pp. 171, 216; T.G. Carver, Carriage by Sea, 12th ed. (London, Stevens & Sons, 1971), paras. 318-323; and Scrutton, op.cit., p.4.

ควบคุมให้เรือนั้นปฏิบัติงานตามความประสงค์ของตนก็ได้ หรือบางครั้งก็อาจเข้ามาในลักษณะคล้ายการซื้อขายเรือด้วยวิธีผ่อนส่ง สัญญาดังกล่าวจึงกลายเป็นสัญญาเช่าซื้อเรือ (hire/purchase contract) กล่าวคือ เจ้าของเรือเดิมยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือนั้นอยู่จนกว่าผู้เช่าซื้อจะไต่ชำระเงินครบถ้วนตามสัญญาเรียบร้อยแล้ว⁵

2.3 สัญญารับขนของทางทะเล

สัญญารับขนของทางทะเล (Contracts of Carriage) เป็นสัญญาที่มีลักษณะแตกต่างไปจากการเช่าเรือเปล่า คือ การรับขนของทางทะเลนั้น เจ้าของเรือต้องมีหน้าที่รับผิดชอบการขนส่งของหรือสินค้าเอง กล่าวคือ ต้องจัดหาคนและอุปกรณ์ประจำเรือ รับผิดชอบการเดินเรือและการบริหารงานเรือให้เป็นไปตามสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งอาจจะรวมถึงสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา และสัญญารับส่งสินค้าตามใบตราส่งในสายการเดินเรือประจำเที่ยวก็ได้⁶

อนึ่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรค 2 กำหนดให้การรับขนของทางทะเลให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น กล่าวคือ ให้บังคับตามกฎหมาย ฯลฯ ว่าด้วยการขนส่งของหรือสินค้าทางทะเล ซึ่งปัจจุบันคณะกรรมการร่างกฎหมายทะเลกำลังดำเนินการพิจารณาร่างกันอยู่นั่นเอง

⁵ For a further discussion of the commercial back ground of bareboat chartering, see T. Falkanger, Leie av skib (Oslo, Universitetsforlaget, 1969), p.24; and P. Gram, Fraktavtaler og deres tolkning, 3 rd ed. (Oslo, Johan Grundt Tanum Forlag, 1967), p. 163.

⁶ See Gilmore & Black, op. cit., pp. 171, 215; also T. Falkanger, Konsekutive reiser (Oslo, Universitetsforlaget, 1965), p. 18.

สำหรับการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวและการเช่าเรือตามระยะเวลานั้น ส่วนมากเป็นการเช่าเรือจรมีไม้ไผ่เดินประจำสาย ซึ่งอาจเป็นการเช่าเรือทั้งลำ เที่ยวหนึ่งหลายเที่ยวหรือชั่วระยะเวลาใดเวลาหนึ่งก็ได้ ดังจะได้อธิบายถึงรายละเอียดต่อไป

2.4 การเช่าเรือเป็นรายเที่ยว

การเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) ส่วนมากเป็นการเช่าเรือทั้งลำหรือเช่าเพื่อใช้ขนสินค้าจนเต็มลำจากแห่งหนึ่งไปส่งยังอีกแห่งหนึ่ง โดยผู้เช่ามักจะมีสัญญาขายสินค้านั้นให้แก่ผู้ซื้ออยู่ควยแล้ว ลักษณะสำคัญของการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวก็คือ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบการจัดเรือตลอดจนการปฏิบัติงานเรือในการขนส่งสินค้าตามสัญญาซึ่งอาจตกลงกันเป็นเที่ยวหนึ่งหรือหลายเที่ยว จากท่าเรือที่บรรทุกสินค้าไปยังท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าที่ระบุไว้ในสัญญา โดยผู้เช่ามีต้องรับผิดชอบการส่งมอบและรับมอบสินค้าแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม ผู้เช่าอาจต้องยอมรับผลหรือรับผิดชอบการเสียหายบางอย่าง เช่น รับผิดชอบต่อเวลาของเรือหรือการที่เรือต้องจอดอยู่เฉย ๆ ที่ท่าเรือในขณะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า หรือต้องเสียหายเนื่องจากมีข้อขัดข้องหรืออุปสรรคบางประการที่ทำให้เรือไม่อาจปฏิบัติงานได้ตามสัญญาซึ่งจะได้อธิบายโดยละเอียดต่อไป

เกี่ยวกับการคิดค่าธรรมเนียมเรือนั้น การเช่าเรือเป็นรายเที่ยวจะคิดค่าธรรมเนียมตามส่วนของสินค้าที่บรรทุก หรือคิดเป็นเงินก้อนหนึ่ง ตามรายเที่ยวแล้วแต่จะตกลงกัน อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเวลาที่เรือเดินทางในทะเล หรือการเสียเวลาในทะเลเป็นเรื่องของเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ ส่วนการเสียเวลาของเรือระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่าย หรือเรือจอดอยู่เฉย ๆ ณ ท่าเรือเป็นเรื่องที่ผู้เช่าต้องรับผิดชอบดังกล่าวแล้ว

2.5 การเช่าเรือตามระยะเวลา

การเช่าเรือตามระยะเวลา (Time Charter) นั้น ส่วนมากเป็นการเช่าเรือเพื่อมาเสริมกองเรือพาณิชย์ของผู้เช่าซึ่งมีจำนวนไม่เพียงพอ โดยในการเช่านั้น ผู้เช่าต้องรับผิดชอบการบริหารงานเรือในระหว่างเวลาที่เช่า กล่าวคือ ในระหว่างเวลาที่เช่า

ผู้เช่าสามารถใช้เรือนั้นได้โดยเสรี แต่ต้องออกค่าใช้จ่ายเอง ส่วนเจ้าของเรือเพียงแต่มีหน้าที่รับผิดชอบส่งมอบเรือที่เขาให้แก่ผู้เช่าเท่านั้น

การที่ผู้เช่าต้องรับผิดชอบการบริหารงานเรือ ทำให้ผู้เช่าสามารถออกคำสั่งแก่นายเรือหรือสั่งงานเรือให้ไปบรรทุกและขนถ่ายสินค้าตามที่ตนต้องการในระหว่างเวลาที่เช่าเรือได้ในฐานะตัวแทนนายจ้างหรือเจ้าของเรือ แต่ทั้งนี้อำนาจในการสั่งการของผู้เช่าดังกล่าวอาจถูกกำหนดหรือจำกัดขอบเขตได้ตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ (Employment Clause) นอกจากค่าใช้จ่ายของเรือเมื่อเรือเดินทางไปตามคำสั่งของผู้เช่า เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าลากจูงเรือ ฯลฯ เป็นต้น ซึ่งผู้เช่าต้องรับผิดชอบแล้ว ผู้เช่ายังอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากนายเรือ คนเรือ คนหน หรือตัวแทนที่ลงนามในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นใด หรือในการปฏิบัติงานใดก็ตามคำสั่งของผู้เช่า รวมทั้งเอกสารพิเศษของเรืออย่างหนึ่งอย่างใด หรือเมื่อเรือบรรทุกสินค้าเกินอัตราที่กำหนดไว้ด้วย ⁷

เกี่ยวกับการคิดค่าธรรมเนียมเรือ นั้น การเช่าเรือตามระยะเวลาจะคิดคำนวณตามระยะเวลาที่เช่าเรือ หรือตามส่วนของระยะเวลาที่ใช้เรือแล้วแต่ข้อตกลง ซึ่งเจ้าของเรืออาจต้องรับผิดชอบต่อเรือเสียเวลาบางส่วนตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือด้วย เช่น กรณีเครื่องจักรชำรุด หรือมีเหตุขัดข้องทำให้เรือทำงานไม่ได้ เป็นต้น ⁸

ฉะนั้น การเช่าเรือตามระยะเวลา ผู้เช่าจึงมีบทบาทในการดำเนินงานของเรืออยู่ส่วนหนึ่ง ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นหน้าที่ทางการค้าของผู้เช่าส่วนเจ้าของเรือที่รับผิดชอบเกี่ยวกับหน้าที่ในการจัดเรือให้มีสภาพที่สามารถใช้งานในทะเลได้ รวมทั้งการจัดคน และอุปกรณ์ประจำเรือด้วย ซึ่งไม่เกี่ยวกับหน้าที่ในทางการค้า

⁷ See, Baltim, clauses 4, 9; and W. Poor, American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading, 5 th ed. (New York, Matthew Bender, 1968), p.34.

⁸ See, Baltim, clause 11 A.

2.6 การเช่าช่วง

การเช่าเรืออื่นไม่ว่าจะเป็นการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว หรือตามระยะเวลา คู่สัญญา อาจตกลงให้มีการเช่าช่วงเรืออื่น (Sub-Chartering) ต่อไปได้เช่นเดียวกับการเช่าทรัพย์สินอย่างอื่น และอาจให้มีการเช่าช่วงเพียงส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดก็ได้ ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือยอมให้เช่าช่วงได้ ผู้เช่าจะมีอิสระในการใช้เรือได้มากขึ้น คืออาจจะให้เขาเรือกลับไปกลับมา หรือเช่าช่วงเพื่อหาผลประโยชน์ หรือกำไร ได้มากยิ่งขึ้น หรือบางทีในกรณีที่ผู้เช่าไม่มีสินค้าอันขายให้ขนส่ง ก็อาจหาวิธีการอื่นใช้เรือนั้นรับจ้าง เพื่อหาเงินมาชำระค่าเช่าเรือให้เจ้าของเรือได้ง่ายขึ้น เพราะตลาดการค้า และคาระวางเรือไม่แน่นอนคือขึ้น ๆ ลง ๆ การตกลงยินยอมให้ผู้เช่าสามารถให้เช่าช่วงได้ จึงเป็นผลดีแก่ผู้เช่าที่อาจให้เขาเรือกลับไปกลับมายืดหยุ่นได้ดีกว่าที่ตั้งใจไว้เดิมก็ได้

สัญญาเช่าเรือที่ยอมให้เช่าช่วงได้นี้ ในกรณีมีการเช่าช่วง สัญญาเช่าเรือเดิมกับสัญญาเช่าช่วงจะต้องสอดคล้องกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือยอมมีสิทธิที่จะเรียกร้องความเสียหายต่อทั้งผู้เช่าและผู้เช่าช่วงได้ ในทำนองเดียวกัน ผู้เช่ากับผู้เช่าช่วงก็ยอมมีสิทธิเรียกร้องความเสียหายจากเจ้าของเรือได้โดยตรงเช่นกัน⁹

004446

⁹ ดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 545.