



บทที่ 3

การกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับดีเมอร์เรจ (DEMURRAGE)

ลักษณะของเงื่อนไขต่าง ๆ ตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวที่เกี่ยวกับดีเมอร์เรจ

ด้วยเหตุที่เลย์ไทม์ (laytime) และดีเมอร์เรจ (demurrage) มีความสัมพันธ์กันอย่างต่อเนื่อง จึงขอกล่าวถึงเงื่อนไขเกี่ยวกับเลย์ไทม์ และเงื่อนไขเกี่ยวกับดีเมอร์เรจ ตามลำดับดังต่อไปนี้

3.1 เลย์ไทม์ (laytime)

เฉพาะแต่สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charterparty) เท่านั้นที่มีการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับเลย์ไทม์ ทั้งนี้เพื่อทราบถึงระยะเวลาที่เจ้าของเรือได้อนุญาตให้ผู้เช่าเรือได้ใช้เรือเพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้า และผู้เช่าเรือมีหน้าที่จะต้องทำการบรรทุกขนถ่ายให้เสร็จสิ้นภายในระยะเวลาอันนี้ หากไม่สามารถทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าให้เสร็จสิ้นภายในเลย์ไทม์ที่กำหนด ก็อาจต้องชำระเงินอีกส่วนหนึ่งนอกเหนือจากค่าระวาง (freight) (ตามที่ได้อธิบายมาแล้วในบทที่แล้วว่า ระยะเวลาเลย์ไทม์นั้น เจ้าของเรือได้คำนวณเวลาดังกล่าวรวมไปในค่าระวางแล้ว) ซึ่งอาจจะเป็นค่าดีเมอร์เรจ หรือค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) แล้วแต่กรณี หรือทั้งสองอย่างหรืออาจจะไม่ต้องชำระเงินอื่น ๆ อีกเลย ถ้าความล่าช้าที่เกิดขึ้นได้ระบุให้เป็นข้อยกเว้นซึ่งไม่นับเป็นเลย์ไทม์ ดังจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

3.1.1 ความหมายและวัตถุประสงค์ของเลย์ไทม์

ใน The Charterparty Laytime Definition 1980¹ กล่าวว่า เลย์ไทม์ หมายถึง "ระยะเวลาซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงกัน ให้เจ้าของเรือจัดเรือไว้เพื่อการบรรทุกขนถ่ายโดยไม่มีค่าระวางเพิ่มขึ้น"

¹ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, 3rd ed. (London : Stevens & Sons limited, 1982), p. 1.

ส่วนใน Chartering and Shipping Terms 1985 ได้อธิบายว่า laytime หมายถึงจำนวนของเลย์เดย์ (laydays) ซึ่งผู้เช่าเรือมีสิทธิภายใต้สัญญาเช่าเรือ²

ส่วนคำว่าเลย์เดย์ (laydays) ใน Chartering and Shipping Terms 1985 อธิบายไว้ว่า เป็นการระบุจำนวนวันขีดแจ้งไว้ในสัญญาเช่าเรือ เพื่อการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าและอาจระบุให้มีความหมายว่า ถ้าเช่าเรือโดยกำหนดเลย์เดย์ว่า 10-28 มิถุนายน ผู้เช่าเรือต้องไม่ทำการบรรทุกก่อนวันที่ 10 มิถุนายน แม้ว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกก่อนวันที่ 10 มิถุนายนก็ตาม ในกรณีเช่นนี้เจ้าของเรือและผู้เช่าเรืออาจจะตกลงให้บรรทุกก่อนก็ได้ โดยอาจจะตกลงว่าเวลาที่ใช้ไปก่อนวันที่ 10 มิถุนายน ให้นับเป็นเลย์เดย์เพียงครั้งเดียว และวันที่ 28 มิถุนายน เป็นวันสุดท้ายเรือต้องพร้อมที่จะทำการบรรทุก

ใน The Marine Encyclopaedic Dictionary 1980³ อธิบายว่า เลย์ไทม์ คือระยะเวลาที่เรือคอย ณ ท่าเรือจนสิ้นสุดการบรรทุกและหรือขนถ่าย ซึ่งคล้ายกับเลย์เดย์ (และได้อธิบายว่าเลย์เดย์ คือ เวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือ อันเป็นเวลาอนุญาตให้ทำการบรรทุกและหรือขนถ่าย)

ส่วน Lord Esher M.R. ได้กล่าวในหนังสือเลย์ไทม์ (laytime)⁴ ว่า เลย์ไทม์ คือ ช่วงเวลาที่เรือจอดเพื่อการบรรทุกหรือขนถ่าย และต้องมีเวลาที่กำหนดให้ใช้ในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า เวลานั้นอาจจะกำหนดโดยขีดแจ้งหรือโดยปริยายก็ได้ ถ้าไม่ได้กำหนดเวลาไว้ขีดแจ้ง ก็เป็นไปตามเวลาอันสมควร (reasonable time) โดยนัยของกฎหมาย

² J. Bes, Chartering and Shipping Terms, Vol.1 10th ed. (London : Barker & Howard Ltd., 1985), p. 82.

³ Eric Sullivan F.I.C.S., The Marine Encyclopaedic Dictionary, (Malta : Gulf Publish Ltd, 1980), p. 217.

⁴ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 3.

กล่าวโดยสรุปแล้วเลย์ไทม์ หมายถึงระยะเวลาที่อนุญาตให้ทำการบรรทุกและหรือขนถ่ายสินค้า ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาที่กำหนดไว้ชัดเจนแน่นอน หรือกำหนดให้เป็นไปตามธรรมเนียมประเพณี หรือกำหนดอัตราการบรรทุกและหรือขนถ่ายต่อระยะเวลาไว้

การกำหนดระยะเวลาเลย์ไทม์ไว้แน่นอนเป็นการดีแก่เจ้าของเรือ เพราะจะได้ทราบเวลาที่แน่นอน นอกจากนั้นเจ้าของเรือจะได้รับค่าดีเมอร์ เรจหลังจากเวลาที่อนุญาตให้ทำการบรรทุก และหรือขนถ่าย ได้สิ้นสุดลงแล้วและยังทำการบรรทุกและหรือขนถ่ายไม่เสร็จสิ้น วันแม้ว่าผู้เช่าเรือหรือผู้รับตราส่งจะอ้างข้อยกเว้นของสัญญาเช่าเรือข้อใดข้อหนึ่งขึ้นมาปฏิเสธความรับผิดชอบความล่าช้าที่เกินไปจากระยะเวลาที่สัญญาอนุญาตไว้

ด้วยเหตุที่เจ้าของเรือมีหน้าที่จะต้องจัดหาเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ ณ สถานที่ที่ได้ตกลงกันไว้และผู้เช่าเรือก็มีหน้าที่จะต้องจัดหาสินค้านำไปลงเรือ หน้าที่ของผู้เช่าเรืออาจจะกำหนดไว้ชัดเจนแล้ว ในเงื่อนไขของเวลาสัญญาเช่าเรืออาจจะระบุระยะเวลาสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายเป็นจำนวนที่แน่นอน หรือระบุให้คิดโดยการคำนวณเวลาต่อจำนวนสินค้าก็ได้ ผู้เช่าเรือต้องนำสินค้าลงเรือ หรือขึ้นจากเรือในเวลาอันสมควร ซึ่งเวลานี้เรียกว่าเลย์ไทม์ ถ้ามีเวลาที่เกินไปจากที่กำหนด ผู้เช่าเรือจะต้องจ่ายค่าเสียหายที่กำหนดกันไว้ล่วงหน้าในสัญญา (liquidated damages) ซึ่งรู้จักกันในฐานะของค่าดีเมอร์ เรจ แต่ถ้าไม่ได้กำหนดดีเมอร์ เรจไว้จะมีความรับผิดชอบอย่างหนึ่งซึ่งผู้เช่าเรือต้องจ่าย คือ ค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (Damages for Detention) แต่ถ้าผู้เช่าเรือสามารถทำงานได้เสร็จเร็วกว่าเวลาเลย์ไทม์ เจ้าของเรืออาจจะจ่ายเงินรางวัล (despatch money) ให้กับผู้เช่าเรือ ทั้งนี้ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าเรือ

เวลาทั้งหมดที่เป็นเลย์ไทม์นี้ ได้ถูกกำหนดขึ้นโดยคู่สัญญาซึ่งดูจากลักษณะของสินค้า เรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือบรรทุกขนถ่าย ส่วนอัตราค่าดีเมอร์ เรจปกติจะดูจากจำนวนเงินที่เรือควรหาเงินได้ แต่มีผู้ให้ความเห็นว่า ทั้งค่าระวางและค่าดีเมอร์ เรจเป็นการจ่ายเงินเพื่อการหน่วงเหนี่ยวเรือไว้

เช่นผู้พิพากษา Scrutton กล่าวไว้ในคดี Inverkip SS.Co. Ltd. v Bunge & Co. (1917)⁵ ว่า

"จำนวนค่าระวางที่ตกลงกันในสัญญาเช่าเรือนั้น ครอบคลุมถึงค่าที่ได้ใช้เรือตามระยะเวลาที่ตกลงให้ทำการบรรทุกและขนถ่าย ซึ่งเรียกว่าเลย์เคย์ และรวมถึงค่าเดินทางด้วย"

ส่วนการทวงหนี้เรือไว้และเกิดความล่าช้าเกินกว่าปกติจะต้องจ่ายค่าชดเชยในรูปของดีเมอร์เรจ ซึ่งผู้พิพากษา Devlin ได้พิจารณาถึงเชิงการค้าในคดี Compania de Navigacion Zita S.A. v. Louis Dreyfus & Cie (1953)⁶ ว่า

"เจ้าของเรือต้องการที่จะได้เรือคืนโดยเร็ว เพราะเวลาเป็นเงินเป็นทอง วัตถุประสงค์ในการกำหนดเวลาเลย์ไทม์ให้แน่นอนทั้งระบุดีเมอร์เรจ และเงินรางวัล (despatch money) ก็เพื่อลงโทษในการปฏิบัติการบรรทุกขนถ่ายล่าช้า และเป็นการให้รางวัลสำหรับการบรรทุกขนถ่ายเร็วกว่ากำหนด"

3.1.2 สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาเมื่อมีการกำหนดเลย์ไทม์

เลย์ไทม์จะระบุลงในสัญญาเช่าเรือ (Charterparty) หรือ บางกรณีระบุในบิลออฟเลดิง (Bill of Lading) ปกติแล้วก็เพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือเมื่อพ้นระยะเวลาเลย์ไทม์แล้ว ผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจ ซึ่งความรับผิดชอบนี้เป็นความรับผิดชอบเด็ดขาด (absolute) เว้นแต่ความล่าช้านั้นจะเกิดขึ้นเพราะความผิดของเจ้าของเรือหรือเป็นข้อยกเว้นของสัญญา หรือเกิดขึ้นเพราะการปฏิบัติงานของเรือกลายเป็นสิ่งผิดกฎหมายของสถานที่ที่ทำการบรรทุกหรือขนถ่าย การระบุเลย์ไทม์นี้บางกรณีเพื่อประโยชน์ของผู้เช่าเรือ เช่น

⁵ Ibid., p. 2.

⁶ Ibid.

คดีระหว่าง Dobell v. Watts, Ward & Co. (1891)⁷ เช่าเรือเพื่อขนไม้จาก Quebec ไปยัง London สัญญาระบุว่า "Cargo to be furnished and received by ship at port of loading as fast as vessel can receive in ordinary working hours, and to be received from alongside ship at port of discharge as customary as fast as steamer can deliver in ordinary working hours, Sundays always excepted, loading or discharging. Not less than 100 standards a day loading or discharging and ten days on demurrage over and above the said laying days at 70 per day" (สินค้าจะบรรทุกลงเรือเร็วหรือช้า ๗ ท่าเรือบรรทุก ในอัตราความเร็วเท่าที่เรือจะสามารถรับได้ในชั่วโมงทำการปกติ และส่งมอบจากข้างเรือ ๗ ท่าเรือขนถ่ายตามธรรมเนียมประเพณีด้วยความเร็วเท่าที่เครื่องยนต์จะสามารถทำการส่งมอบได้ในชั่วโมงทำการปกติไม่นับวันอาทิตย์ ไม่น้อยกว่า 100 มาตรฐานต่อวัน ของการบรรทุกหรือขนถ่าย และดีเมอรัจ 10 วัน ในอัตรา 70 ปอนด์ต่อวัน" ธรรมเนียมประเพณี ๗ ท่าเรือเมืองลอนดอน เรือต้องจ้างกรรมกรแต่กรรมกรเหล่านั้นได้นัดหยุดงาน ผู้เช่าเรือจึงเรียกร้องค่าเสียหายในการส่งมอบสินค้าล่าช้า และเรียกค่าเสียหายของเรือล่าช้า เจ้าของเรือต่อสู้ว่าการตีความสัญญาเช่าเรือที่แท้จริงนั้นแล้แต่ได้กำหนดไว้แน่นอนแล้ว จึงเป็นหน้าที่ของผู้เช่าเรือที่จะต้องรับมอบสินค้าอย่างน้อย 100 มาตรฐานต่อวัน ผู้พิพากษา Wills. ถือว่าเงื่อนไขที่ระบุขึ้นเป็นประโยชน์แก่ผู้เช่าเรือมากกว่า และผลก็คือเป็นหน้าที่ที่เรือจะต้องส่งมอบสินค้านี้ไม่น้อยกว่า 100 มาตรฐานต่อวัน ประโยชน์ของเจ้าของเรือก็คือ ผู้เช่าเรือต้องมีหน้าที่รับสินค้าให้เร็วเท่าที่เรือสามารถส่งมอบได้ ศาลอุทธรณ์ยกอุทธรณ์ของเจ้าของเรือ และกล่าวว่า

"เขาเห็นด้วยกับ ผู้พิพากษา Wills ในความคิดที่ว่า การระบุ ว่า "100 standards a day" นั้นได้ใส่เข้าไปเพื่อคุ้มครองผู้เช่าเรือ และการตีความของคำนี้ที่แท้จริงแล้ว เจ้าของเรือจะต้องมีหน้าที่ในการขนถ่ายสินค้าอย่างน้อยเท่ากับอัตรานั้น"

⁷ Ibid., p. 3.

3.1.2.1 สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาในการบรรทุกหรือขนถ่าย

(1) ก่อนเริ่มการบรรทุกหรือขนถ่าย

ก่อนที่จะพิจารณาสิทธิในการใช้เวลาเลยไทม์ของ ผู้เช่าเรือ จะขอกล่าวถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนการปฏิบัติการบรรทุกสินค้าบางประการ เช่นการที่ ผู้เช่าเรือต้องจัดเตรียมสินค้าเพื่อทำการบรรทุกสินค้าให้ เรียบร้อย การที่เรือจะต้อง ไปถึงสถานที่ที่ ทำการบรรทุกตามกำหนดในสัญญา ภัยอันตรายที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง ไปยังท่าเรือบรรทุกและ ข้อกำหนดยกเลิกสัญญา ดังนี้

ถ้าสัญญาเช่าเรือระบุว่าต้องทำการบรรทุกสินค้า เต็มจำนวนและสมบูรณ์ครบถ้วนตามประเพณีปฏิบัติของท่าเรือ เจ้าของเรืออาจมีหน้าที่ที่จะต้องกระทำก่อนบรรทุกสินค้า ถ้าสินค้านั้นยังบรรทุกไม่ครบถ้วนตามสัญญาแล้ว เจ้าของเรือก็ยังไม่ต้องลงนามในบิลออฟเลดิง จนกว่าจะได้มีการบรรทุกสินค้าตามนั้น หลักจึงมีว่าเจ้าของเรือยังไม่ต้องจัดเตรียมใด ๆ ก่อนการบรรทุกแต่ผู้เช่ามีหน้าที่ต้องจัดเตรียมสินค้า

ก) หน้าที่ของเจ้าของเรือภายใต้สัญญาเช่าเรือก่อนการบรรทุกเริ่มต้น คือการนำเรือเดินทางไปบรรทุกสินค้า ณ เมืองท่าที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือภายในเวลาที่กำหนดด้วยอัตราความเร็วที่เหมาะสม เช่น คดี Jackson v. Union Marine Insurance Co. (1974) M'Andrew v. Adams (1834) และ Harrison v. Garthome (1872)^๖ ในกรณีของสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวหลายเที่ยว (Consecutive Voyages) หน้าที่ของเจ้าของเรือในการนำเรือเดินทางไปยังท่าเรือบรรทุกแห่งแรกด้วยอัตราความเร็วที่เหมาะสมนั้นนำมาใช้กับการเดินทางแต่ละเที่ยวเรือด้วย

^๖ Alan Abraham Mocatta, Michael Mustill, Stewart c. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading. 19th ed. (London : Sweet & Maxwell, 1984), p. 122.

ในการที่เจ้าของเรือต้องนำเรือไปยังเมืองท่าบรรทุกนั้น เจ้าของเรือจะอ้างข้อยกเว้นตามสัญญาเช่าเรือเกี่ยวกับภัยอันตรายต่าง ๆ (peril) ที่เกิดก่อนที่เรือจะเดินทางไปถึงท่าเรือบรรทุกไม่ได้ แม้ว่าจะเป็นข้อยกเว้นที่ถือว่าเจ้าของเรือไม่ผิดสัญญาก็ตาม เจ้าของเรือไม่หลุดพ้นจากหน้าที่จะต้องนำเรือไปยังเมืองท่าบรรทุก^๑

ในกรณีที่ยังไม่ถึงเวลาที่เรือต้องเดินทางไปยังท่าเรือบรรทุกตามสัญญาเช่าเรือฉบับแรก เจ้าของเรือสามารถนำเรือของตนไปให้ผู้อื่นเช่าได้ แต่เจ้าของเรือต้องเสี่ยงต่อการปฏิบัติตามสัญญาเดิมให้ทันภายในเวลาที่กำหนดไว้ และจะอ้างเอาข้อยกเว้นเกี่ยวกับภัยอันตรายต่าง ๆ ตามสัญญาเช่าเรือฉบับหลังมาเป็นเหตุให้ไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาฉบับแรกไม่ได้ เช่น

คดี Hudson v. Hill (1874)¹⁰ เรือที่เช่ายังอยู่ ณ ที่ B เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม และกำหนดให้เดินทางไปบรรทุกสินค้าใน ท่าเรือ X ในทันทีทันใด ตามสัญญาได้ระบุข้อยกเว้นเกี่ยวกับภัยอันตราย (peril) ว่า "ซึ่งอาจขัดขวางการบรรทุกสินค้าลงเรือหรือการส่งมอบสินค้าในระหว่างเที่ยวเรือ"¹¹ ดังกล่าว" ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เกิดความล่าช้าอันเนื่องมาจากภัยอันตรายอันเป็นข้อยกเว้นของสัญญา ทำให้เรือเดินทางไปถึงเมืองท่า X ในวันที่ 28 กรกฎาคม ปรากฏว่าผู้เช่าเรือปฏิเสธที่จะทำการบรรทุกสินค้า คณะลูกขุนมีความเห็นว่าการล่าช้าที่เกิดขึ้นนี้ไม่ทำให้เกิดความเสียหายในเชิงพาณิชย์ และถือว่า คำว่า "ในทันทีทันใด" หมายความว่า ปราศจากความล่าช้าอันไม่สมควร และข้อยกเว้นตามสัญญานี้ได้นำมาใช้บังคับแก่การเดินทางเรือไปยังเมืองท่าบรรทุกตามที่ระบุไว้ด้วย ดังนั้นจึงไม่ยุติธรรมที่ผู้เช่าเรือจะยกเลิกสัญญา

^๑ Ibid.

¹⁰ Ibid.

¹¹ คำว่า "เที่ยวเรือ" หมายถึง ระยะทางระหว่างท่าเรือบรรทุกถึงท่าเรือขนถ่าย

คดี *Barker v. M'Andrew* (1865)¹² ทำสัญญาเช่าเรือในขณะที่เรืออยู่ที่เมืองท่า X ให้เดินทางไปบรรทุกสินค้าในสถานที่บรรทุกตามปกติ และขนส่งไปยังเมือง Z โดยรับรองว่าสินค้าทั้งหมดพร้อมบรรทุกลงเรือได้ในเดือนตุลาคม และได้ระบุว่า "ภัยทางทะเลที่เป็นข้อยกเว้นจะต้องเป็นภัยที่อยู่ในระหว่างเที่ยวเรือ" ปรากฏว่าเรือไม่สามารถเดินทางไปรับสินค้าในเมืองท่าที่กำหนดได้ และได้เกิดความล่าช้าขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากเรือได้เผชิญภัยทางทะเลที่เป็นข้อยกเว้นตามสัญญา ฝ่ายผู้เช่าเรือไม่ยอมเลิกสัญญา แต่ได้ฟ้องเจ้าของเรือในฐานะผิดสัญญา เจ้าของเรือได้ต่อสู้ว่า เกิดภัยทางทะเลที่เป็นข้อยกเว้นตามสัญญา ศาลได้ตัดสินว่าการเดินเรือเพื่อไปยังสถานที่บรรทุกสินค้าตามสัญญานั้น เป็นส่วนหนึ่งของเที่ยวเรือตามสัญญาด้วย จึงอยู่ในบังคับของข้อยกเว้นตามสัญญาเช่นกัน เจ้าของเรือจึงไม่เป็นฝ่ายผิดสัญญา

คดี *Smith v. Dart* (1884)¹³ เช่าเรือเพื่อบรรทุกสินค้าที่เมืองท่า X และมีข้อยกเว้นของภัยอันตรายว่าในกรณีที่เรือไม่เดินทางไปถึงเมืองท่า X หรือไม่ผ่านการตรวจโรค และพร้อมที่จะบรรทุกสินค้าได้ในวันหรือก่อนวันที่ 15 ธันวาคม ผู้เช่าเรือจะบอกเลิกสัญญาก็ได้ ปรากฏว่าเรือไม่ผ่านการตรวจโรคและไม่พร้อมบรรทุกสินค้าได้ในวันที่ 15 ธันวาคม ผู้เช่าเรือจึงบอกเลิกสัญญาได้

หมายเหตุ ท่าเรือที่เรือจะต้องเดินทางไปนั้นอาจระบุชื่อไว้ในสัญญาก็ได้และเรือต้องผูกพันตามสัญญาที่จะต้องเดินทางไปยังเมืองท่าดังกล่าว แต่โดยปกติเจ้าของเรือจะได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อเงื่อนไขที่ว่า "หรือสถานที่ที่ใกล้ที่สุดเท่าที่เรือจะเดินทางไปได้โดยปลอดภัย" (or as near as she can safely get) หรืออาจจะให้ผู้เช่าเรือเป็นผู้กำหนดชื่อเมืองท่าในภายหลังก็ได้ โดยใช้ข้อความที่ระบุว่า "ท่าเรือตามคำสั่ง" (a port as ordered) อย่างไรก็ตามฝ่ายเจ้าของเรือต้องได้รับความคุ้มครองว่าท่าเรือนั้นต้องเป็นท่าเรือที่ปลอดภัย" (safe port)

¹² Alan Abraham Mocatta, Michael Mustill, Stewart C. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, p. 122-123.

¹³ Ibid., p. 123.

ข) สิทธิของผู้เช่าเรือในการเลิกสัญญา

ข้อกำหนดเลิกสัญญา (Cancelling clause) ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือมีข้อกำหนดเลิกสัญญาไว้ และเรือไม่สามารถเดินทางไปยังท่าเรือบรรทุกสินค้าได้ภายในวันสุดท้ายที่กำหนดไว้ ผู้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ อนึ่ง ด้วยเหตุที่เจ้าของเรือยังคงมีความผูกพันตามสัญญาที่จะต้องนำเรือเดินทางไปยังเมืองท่าดังกล่าวภายในวันที่กำหนด แต่มีข้อยกเว้นถ้าเกิดความล่าช้าอันเนื่องมาจากภัยอันตราย (peril) ถ้าหากในกรณีที่เกิดความล่าช้าและวันบอกเลิกสัญญาได้ผ่านพ้นไปแล้ว เจ้าของเรือจะใช้สิทธิเรียกให้ผู้เช่าเรือแจ้งยืนยันความประสงค์ที่จะบรรทุกของลงเรือหรือไม่ก็ได้ ในทางปฏิบัติเพื่อเป็นการกีดกันเจ้าของเรือผู้เช่าเรือมักจะไมตอบ เพราะถ้าขณะนั้นค่าระวางราคาตกลงเขาก็หวังว่าจะทำความตกลงเรื่องค่าระวางกันใหม่ แต่ถ้าเจ้าของเรือไม่ตกลงและปฏิเสธ ผู้เช่าเรือจะฟ้องศาลขอให้มีคำสั่งบังคับเจ้าของเรือปฏิบัติตามสัญญาเดิมต่อไปไม่ได้ คงมีสิทธิเพียงเรียกร้องค่าเสียหายที่ตนได้รับเท่านั้น ¹⁴

ผู้เช่าเรือจะไม่มีสิทธิบอกเลิกสัญญา (ตามข้อกำหนดเลิกสัญญา) ก่อนสิ้นสุดวันที่จะบอกเลิกสัญญาตามที่กำหนด แม้ว่าจะปรากฏเป็นที่ชัดเจนแจ้งว่าเจ้าของเรือไม่สามารถนำเรือไปยังสถานที่ตามสัญญาได้ทั้งกำหนดก็ตาม (เช่น คดี Christie & Vesey v. Helvetia (1960) คดี The Madeleine (1967) และ คดี The Mihalis Angelos (1971)) ¹⁵ แต่ถ้าผู้เช่าเรือได้ส่งคำบอกกล่าวการเลิกสัญญาในกรณีดังกล่าว และเจ้าของเรือได้รับคำบอกกล่าวไว้แล้วโดยไม้อัดเอื้อน เช่นนั้นก็เป็นการตกลงเลิกสัญญากัน

การเลิกสัญญาภายใต้ข้อกำหนดเลิกสัญญาที่ผู้เช่าเรือเป็นผู้ใช้สิทธินี้ แต่หากผู้เช่าเรือผิดสัญญาโดยกำหนดท่าเรือซึ่งเจ้าของเรือไม่อาจเดินทางไปถึงภายในกำหนดวันที่จะบอกเลิกสัญญา ผู้เช่าเรือจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาตามข้อกำหนดนั้นไม่ได้ (เช่น คดี Shipping Corpn of India v. Naviera Letase S.A. (1976) ¹⁶

¹⁴ Ibid., p. 124.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

อนึ่ง ข้อกำหนดเลิกสัญญาในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวหลายเที่ยว (A Consecutive Voyage Charter) อาจมีผลเป็นการเลิกสัญญาเช่าเรือทั้งหมดมิใช่เฉพาะเที่ยวเรือใดเที่ยวหนึ่งเท่านั้น (เช่น คดี *Ambatielos v. Grace Brother* (1922))¹⁷

การใช้สิทธิเลิกสัญญาตามข้อกำหนัดนี้ไม่เป็นการตัดสิทธิผู้เช่าเรือที่จะใช้สิทธิในการเรียกค่าเสียหายใด ๆ จากเจ้าของเรือที่ไม่นำเรือมาบรรทุกสินค้าตามสัญญา (เช่น คดี *Nelson v. Dandee East Coast SS. Co.* (1907) คดี *Marbienes Comp. Naviera v. Ferrastaal (The Democritos)* (1976))¹⁸

(2) ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่าย

หลังจากที่ได้กล่าวถึงการปฏิบัติตามสัญญาก่อนการบรรทุกสินค้าแล้ว ต่อไปจะกล่าวถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาระหว่างบรรทุกหรือขนถ่าย

ก) สิทธิของผู้เช่าเรือที่จะเอาเรือไว้

สิทธิในการใช้เวลาเลยไทม์ ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะใช้เวลาเลยไทม์ทั้งหมดเพื่อการบรรทุกขนถ่าย เขามีสิทธิที่จะเอาเรือไว้ตลอดเวลาเลยไทม์ แม้ว่าเรือจะไม่ได้ถูกใช้ปฏิบัติงานก็ตาม เรือก็ยังต้องอยู่ ณ ท่าเรือบรรทุกตลอดระยะเวลาเลยไทม์ เว้นแต่ว่าผู้เช่าเรือปฏิเสธที่จะจัดหาสินค้า ซึ่งการปฏิเสธนี้เป็นการผิดสัญญาทำให้เจ้าของเรือบอกเลิกสัญญาได้

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid., p. 125.

สิทธิในการเอาเรือไว้ คำนีพากษาศาลสูงในคดีระหว่าง Petersen v. Dann & Co., (1895) ¹⁹ ตัดสินว่า ผู้เช่าเรือไม่ผิดสัญญา ถ้าเขาจะเอาเรือไว้ตลอดระยะเวลาเลขไทม์ แม้ว่าเขาจะสามารถปฏิบัติงานได้เร็วกว่าเวลาที่กำหนดก็ตาม ข้อเท็จจริงมีว่าเขาเรือเพื่อขนถ่านหินจาก Ardrossan สัญญาเช่าเรือระบุว่าสำหรับการบรรทุก "in the customary manner day, in twelve colliery working days" "เรือต้องทำการบรรทุกตามธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือในเวลา 12 วันทำการของเหมือง" การนัดหยุดงานและการปิดงานด้าง (strikes and lock-outs of pitmen and others) เป็นข้อยกวันอื่นเนื่องจากภัยทางทะเล (peril) นอกจากนี้สัญญายังระบุอีกว่า "เรือต้องทำการบรรทุกทันทีเลขไทม์จะเริ่มนับเมื่อเรือพร้อมและได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวแล้ว" ปรากฏว่าเกิดการนัดหยุดงานขึ้นในเหมืองถ่านหินหลังจากรับหนังสือบอกกล่าวความพร้อม (Notice of readiness) แล้ว 7 วัน ทำให้ไม่สามารถทำการบรรทุกถ่านหินได้ จนกระทั่งนั้นระยะเวลา 12 วันทำการของเหมืองเจ้าของเรือโต้แย้งว่าเรือควรจะได้ทำการบรรทุกทันที "loaded at once" แต่ได้คอยอยู่หลายวันก็ไม่ทำการบรรทุกจนเกิดการนัดหยุดงานขึ้น ฉะนั้นผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจ ศาลสูงเห็นว่าผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบ เพราะการนัดหยุดงานถือเป็นข้อยกวันไม่นับเป็นเวลามารุก และการบรรทุกนั้นผู้เช่าเรือได้กระทำเสร็จภายในจำนวนวันที่ได้รับอนุญาต เช่น อาจใช้เวลาเพียง 2 วัน ในขณะที่สัญญาให้เวลาถึง 12 วัน

ในคดี Margaronis Navigation Agency Ltd. v. Henry W. Peabody & Co. of London Ltd. (1965) ²⁰ เช่าเรือเพื่อบรรทุกข้าวโพด (maize) ไปยังเมืองเคปทาวน์ (Cape Town) ในอัตราเฉลี่ยที่ไม่น้อยกว่า 1,000 ตันอังกฤษต่อวันที่อากาศเอื้ออำนวย 24 ชั่วโมงติดต่อกัน (at the average rate of not less than 1,000 English tons per weather working day of 24 consecutive hours) (Sundays and holidays excepted) ไม่นับวันอาทิตย์และวันหยุด การบรรทุกเริ่ม 27 ธันวาคม และนับจนกระทั่งถึงเวลา 5 โมงเย็น (17.00 น.) ของวันศุกร์ 29 ธันวาคม บรรทุกได้ 12,588 ton 4 ewts และสามารถบรรทุกในวันศุกร์ และวันเสาร์ต่ออีก แต่ต้องจ่าย

¹⁹ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 5-6.

²⁰ Ibid., p. 5.

ค่าล่วงเวลา จึงจะทำให้การบรรทุกเสร็จเรียบร้อย แต่ผู้เช่าเรือไม่ยอมทำกลับให้นำจำนวน 12,600 ตัน มาบรรทุกในวันอังคารที่ 2 มกราคม จนถึงเวลา 8.00 น. และมีการออกบิลออฟ-เลดิงในเดือนมกราคม เจ้าของเรือเรียกเอาค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (Damages for Detention) ตั้งแต่เวลา 5 โมงเย็นของวันศุกร์จนถึง 8.00 น. ของวันอังคาร และได้แย้งว่าเรือควรจะได้บรรทุกสินค้าเต็มลำและเสร็จเรียบร้อยในเย็นวันศุกร์ ผู้พิพากษา Roskill J. ตัดสินว่าถ้าผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะทำการบรรทุกสินค้าในเวลาหนึ่ง ไม่เป็นธรรมดาที่จะบังคับให้เขาทำการบรรทุกในเวลาที่น้อยกว่านั้น และตราบไคที่เขายังทำการบรรทุกไม่เสร็จเรียบร้อยเขาก็ไม่จำต้องเร่งบรรทุกให้เสร็จสิ้นเร็วกว่าเวลาที่เขามีสิทธิจะใช้ได้

ข) การปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายของผู้สัญญาในเวลา
เลยไทม์

ถ้าเกิดปัญหาเกี่ยวกับตัวเรือที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกหรือขนถ่าย และความพร้อมที่จะออกเรือ เวลาจะหยุดนับ และผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบต่อการจัดปัญหาและอุปสรรคนั้น เช่น พันเพลิงเรือเสีย เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อเวลาที่เข้าไปในการซ่อมเรือ เพราะถือว่าอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากตัวเรือนั้น เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่จะต้องจัดเตรียมเรือให้พร้อม

คดี C. With Svenssons Travaruaktiebolag v. Cliffe SS. Co. (1932)²¹ เป็นคดีที่มีการถกเถียงกันในเรื่องขอบเขตของการปฏิบัติการบรรทุกซึ่งถูกกล่าวว่ามันต้องเกี่ยวโยงกันทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นการจัดเก็บ (stowing) และการใช้เชือกโยง (lashing) ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในการนำสินค้าลงเรือ ที่ทำให้สินค้าอยู่ในสภาพที่เรือจะบรรทุกไปได้ ข้อเท็จจริงในคดีนี้ปรากฏว่า เช่าเรือเพื่อบรรทุกเมล็ดเฮอรัรี (pit props) จากท่าเรือสวีเดนไปยังอังกฤษ เรือเกิดเอียงขณะที่เรืออยู่ในท่าเรือบรรทุกแห่งที่สอง ทำให้สินค้าที่วางอยู่บนเรือสูญเสียบไปเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เป็นผลมาจากการบรรทุกครั้งหลังสุดนั้น โดยทำการชักลากสินค้าบรรทุกลงบนคานาเรือและยังไม่ได้ทำการจัดเก็บ ผู้เช่าเรือจึงฟ้องเจ้าของเรือเรียกเอา

²¹ Ibid., p. 8.

มูลค่าสินค้าที่สูญหายไป ถือว่าในขณะที่เริ่มทำการบรรทุกนั้นเรือมีความสามารถเดินทะเล (Seaworthiness) ที่จะรับสินค้าและมีระวางพร้อม และในขณะที่สินค้าสูญเสียนั้นยังทำการบรรทุกไม่เรียบร้อย เพราะสินค้าทั้งหมดยังไม่ได้ทำการจัดเก็บ ซึ่งไม่ผิดคำรับรองในเรื่องเรือมีความสามารถในการเดินทะเล ผู้เช่าเรือจึงไม่สามารถเรียกเอามูลค่าสินค้าที่สูญหายไปจากเจ้าของเรือได้ ผู้พิพากษาเห็นว่าเรืออยู่ในสภาพที่มีความสามารถในการเดินทะเลแล้ว ตั้งแต่เริ่มทำการบรรทุกในครั้งแรกจนเสร็จสิ้นการบรรทุกครั้งต่อไป เจ้าของเรือได้แจ้งว่าการบรรทุกนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อรับสินค้าลงเรือ แต่กระนั้นก็ตามการจัดเก็บก็อาจจะเป็นสิ่งจำเป็นศาลเห็นว่าคดีนี้ การใช้เชือกโยงเพื่อไม่ให้เรือเอียงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการบรรทุกสินค้าบนคาค่าเรือ และเวลาที่ใช้ในการเอาเชือกโยงจะต้องนับเป็นเวลาที่ใช้ไปสำหรับการบรรทุกด้วย

คดี Argonaut Navigation Co.Ltd. v.Ministry of Food (1949)²² เช่าเรือตามแบบสัญญาเช่าเรือมาตรฐาน The Baltimore Form C บรรทุกข้าวและจะต้องนำข้าวใส่กระสอบให้เรียบร้อยเพื่อนำไปเก็บบนคาค่าเรือ (tween deck) หลังจากนั้นผู้เช่าเรือจึงนำสินค้าบรรทุกลงเรือ กรณีนี้ถือว่า การนำสินค้าบรรจุกระสอบและนำไปจัดเก็บเป็นส่วนหนึ่งของการบรรทุกด้วย

ผู้พิพากษาบางท่านได้ให้ความเห็นว่า การส่งมอบสินค้าลงเรืออาจจะเกิดความล่าช้า เพราะบางครั้งมีความยุ่งยากในการจัดเก็บสินค้าแต่ละชนิด ซึ่งอาจจะต้องจัดเก็บเฉพาะที่ หรืออาจมีความยุ่งยากในเรื่องทางเข้า หรือโครงสร้างของเรือหรือมีอุปสรรคบางอย่าง ซึ่งเหมือนกับสินค้าเทกอง (Bulk cargo) ที่จะต้องทำการปาดเกลี่ย หรืออาจใส่กระสอบให้เรียบร้อยเพื่อความปลอดภัย

สำหรับหน้าที่ของผู้เช่าเรือเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้านั้น ไม่อาจจะกล่าวได้ว่าสิ้นสุดเพียงเมื่อสินค้าได้ผ่านนันทกราบเรือ (ship's rail) เพราะในทางปฏิบัติทั่วไปแล้ว ผู้ส่งสินค้าจะต้องนำสิน้ามาวางไว้ที่ข้างเรือเพื่อให้ผู้เช่าเรือสามารถทำการบรรทุกสินค้าภายในเวลาที่กำหนดในสัญญาเช่าเรือโดยยกสินค้าไปยังกราบเรือ และเจ้าของเรือมีหน้าที่นำสินค้าลงเรือและทำการจัดเก็บสินค้าในเรือต่อไป อย่างไรก็ตามการบรรทุกนั้นต้องเป็นการ

²² Ibid., p. 9.

กระทำร่วมกันของผู้ส่งสินค้าหรือผู้เช่าเรือและของเจ้าของเรือ ซึ่งเขาจะต้องทำงานในส่วนของคนที่ให้อีกฝ่ายสามารถทำงานในส่วนของฝ่ายนั้นได้ด้วย เช่น การขนถ่ายสินค้าเจ้าของเรือไม่เพียงแต่มีหน้าที่ในการนำสินค้ามาวางบนกราบเรือเท่านั้น แต่จะต้องวางสินค้าไว้ในตำแหน่งที่ผู้รับตราส่งสามารถรับสินค้านั้นได้ด้วย และเจ้าของเรือเองก็ต้องทำหน้าที่ของตนไปด้วยในขณะที่สินค้าไปอยู่ในเงื้อมมือของผู้รับตราส่ง²³

คำว่า "กราบเรือ" (the ship's rail) นั้นมีความสำคัญมาก เพราะเป็นจุดที่มักจะเกิดปัญหาว่าความรับผิดในการดูแลรักษาสินค้าอยู่กับผู้ใด ในเรื่องนี้ตาม พ.ร.บ. รัับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ของอังกฤษ (The Carriage of Good by Sea Act 1971) ได้กล่าวไว้ว่า "ระยะเวลาขนส่งสินค้าทางทะเลจะครอบคลุมถึงเวลาตั้งแต่บรรทุกสินค้าไปจนถึงเวลาที่ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ"

การปฏิบัติการบรรทุกนั้นได้นำไปใช้กับการปฏิบัติการขนถ่ายโดยปริยาย ฉะนั้นจึงเป็นเรื่องยากที่จะทำให้ความรับผิดนั้นสิ้นสุดลง ณ ที่กราบเรือ เพราะการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละฝ่ายจะต้องกระทำร่วมกัน ในทางการค้าแล้วจะพิจารณาว่าคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องรับผิด คือ ฝ่ายที่ทำงานของตนอยู่ในขณะนั้น²⁴ ทั้งนี้ไม่ว่าพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ของอังกฤษ หรืออนุสัญญากรุงบรัสเซล ค.ศ. 1924 (The Brussels Convention 1924) หรือ Hague Rules จะกำหนดถึงกราบเรือ (Ship's rail) ไว้ว่าอย่างไร

(3) หลังการบรรทุกหรือขนถ่ายสิ้นสุด

เมื่อผู้เช่าเรือทำการบรรทุกเสร็จเรียบร้อยแล้ว ไม่ว่าจะเลยไทม์จะสิ้นสุดแล้วหรือไม่ ผู้เช่าเรือมีหน้าที่ปล่อยเรือไป²⁵ และต้องแสดงบิลออฟเลดิงเพื่อให้ นายเรือลงนามในเวลาอันสมควร หากผู้เช่าเรือไม่ทำตามหน้าที่นี้ เขาจะต้องรับผิดชอบต่อความ

²³ Ibid., p. 9.

²⁴ Ibid., p. 10.

²⁵ Ibid., p. 5.

เสียหายที่เกิดขึ้น อันเป็นค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการที่เรือถูกหน่วงเหนี่ยวไว้ (Damages for Detention) ไม่ใช่ในรูปของดีเมออร์เรจ เพราะการที่ผู้เช่าเรือจะต้องชำระค่าดีเมออร์เรจจะต้องเป็นกรณีหน่วงเหนี่ยวเรือเพื่อใช้งาน และมักจะกะประมาณความเสียหายนั้นไว้ล่วงหน้าคำนวณตามจำนวนที่เจ้าของเรือควรจะได้รับเงินได้จากการเอาเรือออกรับจ้างในบริเวณนั้น หรือในบริเวณที่สมควรจะได้รับเงินได้ต่อวัน แต่ถ้าผู้เช่าเรือผิดสัญญาในข้ออื่น ๆ จะไม่นำข้อตกลงที่คู่สัญญาได้กำหนดเป็นพิเศษในขณะทำสัญญาเช่าเรื่อนั้นมาใช้²⁶

ในกรณีที่ทำการบรรทุกเรือขนถ่ายเสร็จเรียบร้อยก่อนสิ้นเวลาเลยี่ใหม่ และผู้เช่าเรือได้ปล่อยเรือไป ผู้เช่าเรืออาจจะได้รับค่าตอบแทนเป็นเงินรางวัลสำหรับเวลาที่เขาประหยัดให้แก่เจ้าของเรือ ซึ่งเรียกว่า "Despatch Money" ถ้าคู่สัญญาได้ตกลงกันในสัญญาจะให้เป็นการตอบแทนแก่ผู้เช่าเรือ

หลังจากที่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จเรียบร้อยแล้ว จากนั้นไปผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดขึ้น เว้นแต่จะเกิดจากความผิดของผู้เช่าเรือเองหรือจากที่เขามีส่วนผิดอยู่ด้วย แต่ถ้าเกิดจากความผิดของเจ้าของเรือ หรือเกิดจากน้ำแข็ง หรือแม้จะเกิดจากการผิดสัญญาของผู้เช่าเรือ แต่ถ้าเจ้าของเรือควรจะได้หลีกเลี่ยงความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุดังกล่าวนี้ ก็ถือว่าตกอยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

ถ้าเรือเกิดความล่าช้าอันเนื่องมาจากน้ำแข็งซึ่งทำให้การบรรทุกหรือขนถ่ายกระทำไม่สำเร็จนั้น และผู้เช่าเรือไม่มีส่วนร่วมผิดอยู่ด้วย ความล่าช้านี้จะตกอยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ เช่น

คดี Pringle v. Mollett 1840²⁷ เรือได้ทำการบรรทุกสินค้าทั่วไป ณ Odessa ในเดือนธันวาคม ซึ่งเรือได้ติดน้ำแข็งอยู่และไม่สามารถแล่นออกจากที่นั่นเพื่อไป London จนกระทั่งเดือนกุมภาพันธ์ เรือจึงออกจากที่นั่นได้ เจ้าของเรือเรียก

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid., p. 7.

ค่าดีเมอร์เรจ ตามที่กำหนดในสัญญาเช่าเรือเป็นเวลา 10 วัน และเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวเรือ (damages for detention) ทำให้เกิดความล่าช้า แต่ผู้เช่าเรือปฏิเสธความรับผิดในความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากน้ำแข็งอันเกิดขึ้นหลังการบรรทุกสิ้นสุด เจ้าของเรือโต้แย้งว่าตามหลักกฎหมายทั่วไป ผู้เช่าเรือจะต้องจ่ายค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวนั้น และไม่สามารถยกข้อแก้ตัวที่ไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยอาศัยเหตุแห่งความล่าช้าที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ศาลตัดสินว่าความล่าช้าที่เกิดจากน้ำแข็งนี้ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดแต่อย่างใด ความล่าช้าที่จะทำให้ผู้เช่าเรือรับผิดจะต้องเป็นความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากการที่ต้องการเอาเรือไว้เพื่อทำการบรรทุก แต่ความล่าช้าที่เกิดขึ้นในคดีนี้ไม่ได้เกิดขึ้นระหว่างทำการบรรทุก

แต่หากความล่าช้าเกิดขึ้นหลังจากที่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จเรียบร้อยแล้ว อันเนื่องมาจากความผิดของผู้เช่าเรือ ถือว่าเป็นการทำผิดสัญญา แต่เจ้าของเรืออาจไม่สามารถเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (Damages for Detention) ได้ถ้าเขาสามารถจะหลีกเลี่ยงความล่าช้านั้นได้ เช่น การจ่ายค่าธรรมเนียมท่าเรือ แม้กรณียังเป็นที่ยังสงสัยอยู่ว่าการจ่ายค่าธรรมเนียมนั้น เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ เจ้าของเรือก็ควรจะไปก่อน ถ้าทำให้ลดความล่าช้าลงได้ เช่น

คดี Moller v. Jecks (1865)²⁶ เช่าเรือเพื่อบรรทุกไม้ (timber) จาก Finland ไปยัง Lowestoft หลังจากที่ได้ทำการขนถ่ายแล้วได้จ่ายค่าระวางให้แก่นายเรือ ผู้เช่าเรือได้ปฏิเสธการจ่ายค่าธรรมเนียมท่าเรือในการนำสินค้าขึ้นฝั่ง นายเรือควรจ่ายค่าธรรมเนียมไปก่อนและจะได้แล่นเรือออกจากท่าเรือไปแต่เขาปฏิเสธจึงทำให้เรือต้องติดอยู่ที่นั่น ศาลเห็นว่านายเรือควรจ่ายค่าธรรมเนียมไปก่อนแล้วจะได้แล่นเรือไป และศาลยังกล่าวอีกว่า บุคคลไม่มีสิทธิที่จะทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรงยิ่งขึ้นแล้วไปเรียกเอาจากผู้อื่นโดยการนำคดีขึ้นสู่ศาลเช่นนี้ (การที่นายเรือไม่ยอมจ่ายค่าธรรมเนียมท่าเรือแล้วเกิดความเสียหายขึ้น นายเรือไม่มีสิทธิจะมาเรียกเอาความเสียหายอันนั้น)

²⁶ Ibid.

3.1.3 เงื่อนไขที่มีผลให้ เร็มนับเลยไทม์

ในสัญญาเช่าเรืออาจจะระบุข้อความต่าง ๆ ที่เป็นการเริ่มต้นของ
เลยไทม์ เช่น กำหนดว่า

"เวลาเลยไทม์ สำหรับการบรรทุกและการขนถ่ายจะเริ่มเมื่อเวลา
13.00 น. ถ้ายื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม (Notice of Readiness) ระหว่างเวลาทำการ
ก่อนเที่ยงวัน และเริ่มเมื่อเวลา 6.00 น. ของวันทำการถัดไป ถ้ายื่นหนังสือบอกกล่าวความ
พร้อมระหว่างเวลาทำการหลังเที่ยงวัน" (เป็นเงื่อนไขที่กำหนดในแบบสัญญาเช่าเรือมาตรฐาน
ทั่วไป (Gencon) ค.ศ. 1922 ซึ่งแก้ไขปรับปรุงในปี ค.ศ. 1976)

ไม่ว่าสัญญาเช่าเรือจะกำหนดข้อความหรือเงื่อนไขไว้เหมือนกับข้อ
ความข้างต้นหรือไม่ก็ตาม สิ่งที่ต้องกระทำก่อนที่เลยไทม์จะเริ่มนับมีดังนี้

- 1) เรือต้องไปถึงที่หมายปลายทาง (Reaching the agreed destination)
- 2) เรือต้องพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่าย (Readiness of the ship to load or discharge)
- 3) ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือ (Notice of Readiness) หลังจากที่เรือมาถึงแก่ผู้เช่าเรือหรือตัวแทนผู้เช่าเรือ

ถ้าหากกระทำในสิ่งเหล่านี้เป็นลำดับแล้ว หลังจากที่ได้ยื่นหนังสือบอก
กล่าวจะมีเวลาอีกระยะหนึ่ง เมื่อสิ้นระยะเวลานั้นแล้วเลยไทม์จึงจะเริ่มนับ

ต่อไปจะขอกล่าวถึงสิ่งที่เจ้าของเรือต้องกระทำทั้ง 3 ประการ ที่
กล่าวข้างต้นเพื่อให้เลยไทม์เริ่มนับดังนี้

1) เรือต้องไปถึงที่หมายปลายทาง (Reaching the agreed destination)

การกำหนดที่หมายปลายทางเพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณเลย์ไทม์นั้น อาจระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือเป็น ก) สถานที่ที่กำหนดไว้แน่นอน เช่น เป็นท่าเทียบเรือ (berth) หรือ ท่าเทียบเรือสำหรับเรือใหญ่เข้าเทียบ (wharf) โดยกำหนดไว้เฉพาะเจาะจง หรือ ข) บริเวณ เช่น ท่าเรือ (port) หรืออู่เรือ (dock) สถานที่ที่ผู้เช่าเรืออาจระบุชื่อ เช่น "ท่าเทียบเรือที่ปลอดภัยใด ๆ ซึ่งจะให้คำสั่งเมื่อเรือมาถึง ณ Garston" ส่วนบริเวณอาจระบุไว้ว่า เมื่อเรือมาถึงที่นั่นแล้ว เรือจะต้องเข้าไปยังท่าเรือหรือสถานที่ที่ผู้เช่าเรือจะได้ระบุชื่อต่อไป เช่น "ท่าเรือบรรทุกหนึ่งหรือสองท่าเรืออันเป็นสถานที่ที่ปลอดภัยในแม่น้ำพารานา" หรือ "ท่าเรือที่ปลอดภัยท่าหนึ่งในแม่น้ำ St. Lawrence" การระบุสถานที่เหล่านี้เป็นสิ่งสำคัญ เพราะจะส่งผลถึงการพิจารณาว่าเรือไปถึง (an arrivedship) ที่นั่นหรือไม่

กล่าวโดยสรุปสัญญาเช่าเรืออาจจะเป็นสัญญาเช่าเรือแบบท่าเทียบเรือ (Berth Charterparty) สัญญาเช่าเรือแบบท่าเรือ (Port Charterparty) หรือสัญญาเช่าเรือแบบอู่เรือ (Dock Charterparty) ซึ่งอาจจะกำหนดที่หมายปลายทางไว้ชัดเจนในวันทำสัญญาหรืออาจระบุว่าผู้เช่าเรือจะแจ้งให้ทราบถึงที่หมายในภายหลังก็ได้

เมื่อเรือไปถึงสถานที่ที่เป็นที่หมายตามสัญญาเช่าเรือแล้ว ถ้าสัญญาไม่ได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ความรับผิดชอบในความล่าช้าหลังจากที่เรือไปถึงที่หมายอาจจะตกแก่ผู้เช่าเรือ อย่างไรก็ตามการพิจารณาถึงความรับผิดชอบในความล่าช้าที่เกิดขึ้นแก่เรือว่าตกอยู่กับผู้ใดจำเป็นต้องวิเคราะห์ถึงขั้นตอนของการปฏิบัติการ 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การเดินเรือไปเพื่อบรรทุก : เป็นการเดินทางของเรือที่เช่าจากที่ใดก็ตาม เพื่อเดินทางไปยังสถานที่ที่กำหนดให้เป็นสถานที่บรรทุกในวันที่กำหนดในสัญญาเช่าเรือ

2. การปฏิบัติการบรรทุก : ผู้เช่าเรือหรือผู้ส่งสินค้าต้องส่งมอบสินค้าให้แก่เรือ ณ สถานที่บรรทุกและเจ้าของเรือต้องจัดเก็บสินค้าลงเรือ

3. การเดินเรือบรรทุกสินค้าไปยังที่หมาย : เรือต้องเดินทางไปยังสถานที่ที่กำหนดในสัญญาเช่าเรืออันเป็นสถานที่ส่งมอบสินค้า

4. การปฏิบัติการขนถ่าย : ทำการเอาสินค้าขึ้นจากเรือเพื่อส่งมอบให้แก่ผู้รับสินค้า ณ สถานที่ที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือว่าเป็นสถานที่ขนถ่ายและเป็นหน้าที่ผู้เช่าเรือหรือผู้รับตราส่งจะรับสินค้า

ใน 4 ขั้นตอนนี้ เจ้าของเรือจะต้องปฏิบัติการโดยลำพังถึงสองขั้นตอน คือ ขั้นตอนที่ 1 และขั้นตอนที่ 3 ฉะนั้นหน้าที่ตามสัญญาที่จะนำเรือไปยังที่หมายจึงตกเป็นของเจ้าของเรือแต่เพียงลำพัง ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความล่าช้าในระหว่างเวลานั้นจึงตกแก่เจ้าของเรือ ส่วนขั้นตอนที่ 2 และขั้นตอนที่ 4 นั้นจะต้องพิจารณาว่าความล่าช้านั้นเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ของฝ่ายใด ฝ่ายนั้นจะต้องรับผิดชอบ

ก. สัญญาเช่าเรือแบบท่าเทียบเรือและท่าเทียบเรือสำหรับเรือใหญ่: ี้าจอด (Berth and Wharf Charterparties)

เมื่อกำหนดชื่อท่าเทียบเรือ (berth) หรือท่าเทียบเรือสำหรับเรือใหญ่เข้าจอด (wharf) เป็นที่หมาย หรือจะได้กำหนดในภายหลัง เรือจะไปถึงที่หมายตามที่ได้ตกลงไว้เมื่อเรืออยู่ในสถานที่ที่เป็นท่าเทียบเรือ (berth) หรือท่าเทียบเรือสำหรับเรือใหญ่เข้าจอด (wharf) ในตำแหน่งที่เรือไม่ต้องเคลื่อนที่ต่อไปอีกเพื่อทำการบรรทุกหรือขนถ่าย²⁹ เช่น

คดี North River Freighters Ltd. v. President of India (1956)³⁰ ทำสัญญาเช่าเรือแบบท่าเทียบเรือ (คือสัญญาเช่าเรือที่ต้องการให้เรือไปทำการบรรทุก ณ ท่าเทียบเรือที่กำหนดซึ่งผู้เช่าเรืออาจจะกำหนดในสัญญาเช่าเรือในขณะนั้นหรือสัญญา

²⁹ Ibid., p. 58.

³⁰ Ibid.

เข้าเรือระบุว่าผู้เช่าเรือจะกำหนดท่าเทียบเรือในภายหลัง) ฉะนั้น เลย์เดย์จะยังไม่เริ่มจนกว่าเรือจะได้มาถึง ณ ท่าเทียบเรือที่กำหนดไว้โดยเฉพาะนั้น และเรือพร้อมที่จะบรรทุก พร้อมกับได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือให้แก่ผู้เช่าเรือแล้ว

คดี Oldendroff (E.L.) & Co. G.m.b.H. v. Tradax Export S.A. (1973)³¹ เป็นสัญญาเช่าเรือที่กำหนดให้ท่าเทียบเรือเป็นที่หมายที่เรือต้องไปทำการบรรทุกหรือขนถ่าย เมื่ออยู่ในระหว่างการเดินเรือไปบรรทุกสินค้าหรือในระหว่างที่เรือได้บรรทุกสินค้าแล้ว และเดินทางไปยังที่ทำการขนถ่าย จะถือว่าการเดินทางยังไม่สิ้นสุดจนกว่าเรือจะได้อยู่ ณ ท่าเทียบเรือที่กำหนดนั้นแล้ว ฉะนั้นผู้เช่าเรือจึงยังไม่มีความรับผิดหรือรับมอบสินค้าใด ๆ จากเรือ หรือถ้าท่าเทียบเรือที่กำหนดมีเรืออื่นใช้อยู่ และถ้าหากเรือต้องไปคอยยังท่าเทียบเรือที่ใกล้เคียงก็ยิ่งถือว่าเรือยังอยู่ในระหว่างการเดินเรืออยู่ จนกว่าเรือจะเข้าเทียบท่าในท่าเทียบเรือที่ระบุไว้ เวลาที่เสียไปกับการคอยเพื่อเข้าเทียบท่านั้นจึงตกอยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

ในกรณีที่เกิดภาวะท่าเรือคับคั่ง (Congestion) หรือภาวะลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวย (Bad Weather) หรือเกิดน้ำลง (an Unfavourable Tide) ทำให้เกิดความล่าช้าใด ๆ ก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่า ปกติจะตกอยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ เช่น

คดี Postlethwaite v. Freeland (1880)³² เรือจอดอยู่ห่างจากสันดอนนอกท่าเรือ The East London ในวันที่ 1 กันยายน เรือมีหน้าที่ต้องไปปฏิบัติการขนถ่าย ณ East London ตามเงื่อนไขที่ว่า "ให้ขนถ่าย ณ ท่าเทียบเรือที่ปลอดภัยใด ๆ อันเป็นที่ซึ่งเรือสามารถลอยลำอยู่ได้อย่างปลอดภัยเสมอ" ("to discharge at and safe wharf, where ships can always lie safely afloat...") เรือทำการขนถ่ายรางเหล็ก (steel rails) กระทำโดยเร็วเท่าที่จะทำได้ และได้ทำการลำเลียงสินค้าออกจาก

³¹ Ibid.

³² Ibid.

เรือ แต่เนื่องจากมีเรืออยู่ในท่าเป็นจำนวนมากเรือจึงต้องคอยอยู่ถึง 24 วันทำการเพื่อรอคิวที่จะขนถ่าย ในสัญญาเช่าเรือก็ไม่ได้ระบุเลยแต่ได้ไว้ เพียงแต่ระบุว่า "การขนถ่ายสินค้าต้องกระทำด้วยความเร็วตามธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือ" ("...with all despatch according to custom of the port") ศาลสูงพิจารณาว่า เจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกค่าดีเมอร์เรจในความล่าช้าที่เกิดขึ้น เพราะเรือได้ทำการขนถ่ายด้วยความเร็วตามธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือแล้ว ผู้เช่าเรือจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้า

ข. สัญญาเช่าเรือแบบอยู่เรือและแบบท่าเรือ (Dock and Port Charterparties)

อยู่เรือและท่าเรือมีลักษณะคล้ายกันที่ภายในบริเวณนั้น ๆ จะมีจุดเฉพาะที่เรือจะทำการบรรทุกหรือขนถ่าย ซึ่งแตกต่างจากท่าเทียบเรือ (berth) และท่าเทียบเรือสำหรับเรือใหญ่เข้าจอด (wharf) ที่ว่าถ้ากำหนดชื่อท่าเทียบเรือ (berth) และท่าเทียบเรือสำหรับเรือใหญ่เข้าจอด (wharf) ให้เป็นที่หมายปลายทางตามสัญญาเช่าเรือแล้ว ที่นั้นจะต้องเป็นที่หมายปลายทางและเป็นจุดที่กำหนดให้ เรือทำการบรรทุกหรือขนถ่ายด้วย

หลักที่ใช้โดยทั่ว ๆ ไปกับท่าเรือนั้นจะนำมาใช้กับอยู่เรือด้วย คือ ถ้าสถานที่ที่ระบุชื่อให้เป็นที่หมายตามสัญญาเป็นสถานที่ที่เรือสามารถเข้าไปทำการบรรทุกหรือขนถ่ายได้หลายแห่งแล้ว ถือว่าเรือไปถึงเมื่อถึงสถานที่ที่ระบุชื่อนั้น และเรือจะต้องมีความพร้อม ความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือจึงจะเริ่มขึ้น และไม่จำเป็นที่เรือจะต้องไปอยู่ในที่เฉพาะที่ใดที่หนึ่งในท่าเรือ หรืออยู่เรืออันเป็นที่ทำการขนถ่าย

สัญญาเช่าเรือแบบอยู่เรือ (Dock Charterparties)

ปกติอยู่เรือมักจะใหญ่กว่าท่าเทียบเรือ (berth) แต่เล็กกว่าท่าเรือ (port) สัญญาเช่าเรือแบบอยู่เรือเป็นสัญญาเช่าเรือที่ระบุชื่ออยู่เรือเป็นที่หมายปลายทาง หรือจะระบุชื่อหลังจากที่ทำสัญญาก็ได้ และจะถือว่าเรือไปถึงที่หมายปลายทางก็ต่อเมื่อเรือได้เข้าไปยังอยู่เรือแล้ว เช่น

คดี Tapscott v. Balfour (1872)³³ สัญญาเช่าเรือได้ระบุชื่อสถานที่ทำการบรรทุกถ่านหิน ว่า "เป็นตู้เรือใด ๆ ใน Liverpool หรือ Brikenhead ตามที่ผู้เช่าเรือจะแจ้งให้ทราบ" และเรือต้องทำการบรรทุกโดยวิธีปกติตามประเพณีของตู้เรือนั้น ("in the usual and customary manner") ข้อเท็จจริงปรากฏว่า แม้ว่าเรือพร้อมที่จะเข้าไปในตู้แล้ว แต่ต้องรออยู่ถึง 8 วันกว่าจะได้เข้าไป จึงทำให้เกิดความล่าช้าขึ้น และปรากฏว่าเรือได้เข้าไปจอดในตู้เรือโดยที่เจ้าของเรือไม่ได้ทำตามพิธีการของตู้เรือก่อน แต่ก็ถือว่าแม้เจ้าของเรือจะนำเรือเข้าจอดโดยไม่ได้กระทำตามพิธีการของตู้เรือก็ตาม ก็ต้องถือว่าเรือมาถึงแล้วไม่ว่าผู้เช่าเรือจะพร้อมหรือไม่เมื่อเรือเข้าไปในตู้เรือ หรือไม่ว่าเรือจะเข้าไปในตู้เรือได้ด้วยเหตุใดก็ตาม อนึ่งคำว่า "in the usual and customary manner" นั้นจะใช้เฉพาะกับวิธีการบรรทุกเท่านั้น ไม่รวมถึงการนำเรือเข้าจอดที่เจ้าของเรือจะต้องดำเนินการตามพิธีการ

คดี Davies v. Mc Veagh (1879)³⁴ เช่าเรือบรรทุกถ่านหินจาก Liverpool ไปยัง Burgh Quay ที่ Dublin หรือสถานที่ที่ใกล้ที่สุดท่าที่เรือจะปลอดภัย และสัญญาเช่าเรือระบุว่า "เรือต้องทำการบรรทุกในตู้จอดเรือ Bramley ณ ตู้เรือ Wellington ในขณะที่ระดับน้ำขึ้นสูง" เจ้าหน้าที่ได้ยอมให้เรือเข้าไปในตู้เรือ Wellington เพราะ ตู้เรือว่าง และเกรงว่าเรืออยู่ข้างนอกจะเป็นอันตราย เมื่อเรือพร้อมที่จะรับสินค้าบรรทุกลงเรือกลับกระทำไม่ได้ เนื่องจากระเบียบของตู้เรือไม่ยอมให้เรือเข้าเทียบท่า (berth) เรือจึงต้องทำการบรรทุกในอีก 4 วันต่อมา เจ้าของเรือจึงเรียกเอาค่าดีเมอร์แรก โดยถือว่าเกิดเวลาดีเมอร์แรกที่นับต่อจากเลยไทม์เพราะเขาได้เริ่มคำนวณเลยไทม์ ตั้งแต่เวลาที่ยอมให้เรือเข้าไปในตู้เรือ Wellington คดีนี้เจ้าของเรือชนะ เพราะการที่ยอมรับเรือเข้าไปในตู้แล้วไม่ว่าจะด้วยเหตุผลใดก็ตามต้องถือว่าเรือได้มาถึงสถานที่ทำการบรรทุกตั้งแต่เวลาที่ยอมรับเรือเข้าไป แม้ว่าเรือจะดำเนินการทางพิธีการไม่ถูกต้องก็ตาม

³³ Ibid., p. 60-61.

³⁴ Ibid., p. 61.

สัญญาเช่าเรือแบบท่าเรือ (Port Charterparties)³⁵

ในกรณีที่ระบุให้ท่าเรือเป็นที่หมายปลายทางจะถือว่าเรือมาถึงเมื่อได้เข้าไปภายในท่าเรือ และอยู่ในเงื้อมมือของผู้เช่าเรือที่จะสามารถใช้ได้ทันที (ซึ่งจะได้อธิบายต่อไป)

คดี Oldendorff (E.L.) & Co. G.m.b.H. v. Tradax Export S.A. 1973 (ได้เคยกล่าวถึงมาแล้วใน ก.) จะถือว่าเรือมาถึง เรือต้องเข้าไปในท่าเทียบเรือและอยู่ในตำแหน่งที่ผู้เช่าเรือพร้อมที่จะใช้เรือได้ทันที (อยู่ในเงื้อมมือ) แต่ถ้าไม่สามารถกระทำเช่นนั้นได้ เรือจะต้องเข้าไปจอด ณ ที่ที่เป็นที่จอดคอยปกติ เว้นแต่จะมีเหตุการณ์พิเศษ ซึ่งอันนี้เป็นหน้าที่ของผู้เช่าเรือเป็นผู้พิสูจน์ แต่ถ้าเรือต้องไปจอดคอยยังที่อื่นซึ่งอยู่ในท่าเรือ อันมิใช่ที่ที่กล่าวข้างต้น ก็เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่จะต้องพิสูจน์ว่า เรือได้ทำอย่างเต็มที่แล้วที่จะให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้เช่าเรือด้วยการนำเรือไปจอดยังท่าเทียบเรือบรรทุกหรือขนถ่ายที่ใกล้ที่สุดเท่าที่จะทำได้

เหตุที่จะต้องพิจารณาถึงการมาถึงของเรือก็เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณเลย์ไทม์ กล่าวคือนอกจากเรือจะต้องเข้าไปภายในท่าเรือแล้ว ยังจะต้องอยู่ในตำแหน่งที่พร้อมจะให้ผู้เช่าเรือใช้งานได้ทันที (อยู่ในเงื้อมมือของผู้เช่าเรือ) เมื่อเรือมาถึงสถานที่ที่กำหนดไว้ในสัญญาแล้ว ถือว่าการเดินเรือสิ้นสุดลง และส่งผลให้การระดมความรับผิดชอบในความล่าช้าของเรือถูกเปลี่ยนมือจากเจ้าของเรือไปยังผู้เช่าเรือทันที การที่จะถือว่าเรืออยู่ในเงื้อมมือของผู้เช่าเรือบางครั้งเรือไม่จำเป็นต้องอยู่ ณ จุดที่จะทำการบรรทุกหรือขนถ่าย หรือไม่จำเป็นต้องอยู่ในที่ซึ่งเป็นที่จอดคอยเป็นปกติเพื่อทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าชนิดนั้น ๆ เช่น

³⁵ คำว่า "Port" The Charterparty Laytime Definition 1980 ได้ให้ความหมายว่า "Port" หมายถึงบริเวณซึ่งภายในเป็นที่ที่เรือทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า และรวมถึงสถานที่ปกติอันเป็นที่ซึ่งเรือจอดคอยเพื่อรอคิว หรือสถานที่ที่ได้รับคำสั่งหรือมีหน้าที่ต้องคอยเพื่อรอคิวที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายแต่ต้องไม่ไกลจากบริเวณนั้น ถ้าไม่ใช่คำว่า "Port" แต่กำหนดเป็นชื่อเมืองก็ถือว่าหมายถึงท่าเรือของเมืองนั้น

คดี Leonis SS. Co. Ltd. v. Rank Ltd. (No.1)

(1908) ³⁶ ผู้พิพากษา Kennedy ได้กล่าวว่า บริเวณของท่าเรือที่ระบุชื่อให้เป็นที่หมายนั้น เรือจะต้องมาถึงภายในบริเวณนั้น เมื่อนายเรือได้กระทำให้เรือได้อยู่ในเงื้อมมือของผู้เช่าเรือ โดยท่าเรือให้พร้อมและอยู่ใกล้จุดที่ทำการบรรทุกท่าที่สภาพจะอำนวยให้ ก็ถือว่าเรือมาถึงแล้ว

ค. สถานที่ที่ใกล้ที่สุดเท่าที่เรือจะปลอดภัย (or so near thereto (or thereunto) as she may safely gets)

โดยปกติผู้เช่าเรือมีหน้าที่ระบุชื่อท่าเรือหรือท่าเทียบเรือหรือที่หมายที่ปลอดภัย ความปลอดภัยนั้นจะต้องมีอยู่ตั้งแต่เวลาที่ผู้เช่าเรือได้ออกคำสั่ง และจะต้องปลอดภัยจนกระทั่งเรือมาถึง กล่าวคือ สถานที่ของท่าเรือหรือท่าเทียบเรือนั้นจะต้องมีความปลอดภัย (safe port or safe berth) ถ้าได้ระบุท่าเรือหรือท่าเทียบเรือไปแล้ว ต่อมาสถานที่นั้นเกิดมีความไม่ปลอดภัย ผู้เช่าเรือจะต้องเบิกถอนสถานที่เดิมแล้วกำหนดสถานที่ที่ปลอดภัยแห่งใหม่แทน หน้าที่ของผู้เช่าเรือเมื่ออยู่ตลอดการเดินทางไปยังที่หมายที่กำหนด รวมทั้งในระหว่างที่เรืออยู่ในท่าด้วย ไม่ว่าจะการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจะกระทำเสร็จสิ้นแล้วหรือไม่ก็ตาม ผู้เช่าเรือยังคงมีหน้าที่จัดการให้เรือสามารถหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้น และสามารถแล่นออกจากท่าได้ทัน ถ้าอันตรายที่จะเกิดขึ้นนั้นไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่เรือในระหว่างที่อยู่ในท่า ผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น ³⁷

ในบางกรณีสัญญาเช่าเรืออาจระบุให้เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเลือกที่หมายปลายทางที่ใกล้ที่สุดเท่าที่เรือจะปลอดภัย คำว่า "ใกล้" ในที่นี้หมายถึง ใกล้กับที่หมายเดิมตามที่สัญญาได้กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องมาจาก หากเรือไม่สามารถเข้าไปยังที่หมายเดิมตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญา เพราะมีอุปสรรคขัดขวางอยู่เรือก็สามารถที่จะเดินทางไปยังที่หมายใหม่ ซึ่งใกล้กับที่หมายเดิมเท่าที่จะใกล้ได้ และเรือต้องปลอดภัยด้วย ³⁸

³⁶ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 64.

³⁷ Alan Abraham Mocatta, Michael Mustill, Stewart c. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading, p. 126.

³⁸ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 92.

ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือไม่มีข้อกำหนดให้สิทธิแก่เจ้าของเรือที่จะส่งมอบสินค้าในท่าเรืออื่นนอกจากท่าเรือที่กำหนด หากเกิดอุปสรรคจากการปิดล้อมท่าเรือที่ทำให้เรือไม่สามารถเข้าไปยังที่หมายตามสัญญาได้ เจ้าของเรือก็สามารถส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรืออื่นได้ ถ้าหากว่าการเดินเรือไปยังเมืองท่านั้นเป็นการเดินเรืออันสมควร³⁹ และเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะได้รับค่าระวางตามอัตราที่กำหนด โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าท่าเรือที่ทำการส่งมอบสินค้านั้นเป็นท่าเรือที่ใกล้ที่สุดกับท่าเรือที่ระบุไว้ในสัญญา⁴⁰

อุปสรรคที่ขัดขวางที่ทำให้เรือไม่อาจไปถึงที่หมายได้ เช่น

น้ำแข็ง (Ice)

ถ้าเกิดอุปสรรคขึ้นกับเรือที่ทำให้เรือไม่สามารถเข้าไปยังที่หมายตามสัญญาได้ เพราะน้ำแข็งเป็นน้ำแข็ง จึงมีปัญหาว่า เรือจะต้องคอยจนน้ำแข็งละลายแล้วค่อยดำเนินการต่อเพื่อให้เรือไปถึง (and arrived ship) หรือไม่ ดูจากคดีต่อไปนี้

คดี *Metealfe v. Britannia Iron Works Co.* (1877)⁴¹

สัญญาเช่าเรือระบุว่า การบรรทุก railway bars จากอังกฤษไปยัง Taganrog ในทะเล Azov มีเงื่อนไขว่า "or so near thereunto as she may safely get" ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือมาถึง ณ Kertch ซึ่งอยู่ห่างจากทางใต้ของ Taganrog (ศาลสูงสันนิษฐานว่าประมาณ 30 ไมล์) เมื่อกลางเดือนธันวาคม นายเรือได้ประสบกับการถูกปิดล้อมของทะเล Azov ซึ่งเต็มไปด้วยน้ำแข็ง และได้คอยจนกระทั่งถึงฤดูใบไม้ผลิ เรือจึงทำการขนถ่ายสินค้าที่นั่น เมื่อเรือเรียบร้อยแล้วจึงแล่นเรือไปที่อื่น ศาลได้พิจารณาแล้วเห็นว่า สัญญาเช่าเรือไม่ได้ระบุคำว่า "at that time" หรือ "then"

³⁹ โดยปกติแล้วเรือจะต้องรอรับคำสั่งเป็นเวลานานสมควรก่อน หากนั้นเวลานี้แล้วยังไม่ได้รับคำสั่งเรือจึงจะสามารถแล่นไปยังสถานที่อื่นได้

⁴⁰ Alan Abraham Mocatta, Michael Mustill, Stewart c. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, p. 132.

⁴¹ Michael Brynmôr Summerskill, *Laytime*, p. 92.

and there" ต่อท้ายคำว่า "as near thereto as the ship can safely get" จะไม่
 ต้องตีความว่า เรือต้องไปยังท่าเรือที่ใกล้ที่สุดเท่าที่เรือจะปลอดภัยในเวลาที่เหมาะสมที่สุด (at
 the most favourable time) แต่ต้องไม่ใช่เดินเรือไปช้าจนกระทั่งทำให้วัตถุประสงค์ของผู้
 สัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ (frustrated)

อนึ่ง ด้วยเหตุที่สัญญาเช่าเรือนี้ได้กระทำในเดือนพฤศจิกายน
 เพื่อให้เรือเดินทางไปยังทะเล Azov คู่สัญญาจึงต้องทราบถึงอุปสรรคที่เกิดจากน้ำแข็งดี เพราะ
 การเช่าเรือแทบทุกสัญญาที่เรือต้องเดินทางไปยังทะเลนี้ น้ำจะเป็นน้ำแข็งอันเป็นอุปสรรคเสมอ
 ศาลถือว่าเจ้าของเรือไม่อาจอ้างได้ว่า kertch นั้น อยู่ในบริเวณของ Taganrog และไม่สามารถ
 อ้างการใช้สิทธิตามเงื่อนไข "so near....as she may safely get" ได้

การปิดล้อม (Blockades)

ถ้าเกิดการปิดล้อมจนทำให้เรือไม่สามารถเข้าไปยังท่าเรือได้
 (แต่ต้องไม่ใช่การปิดล้อมที่เกิดขึ้นและหมดไปภายในเวลาอันควร) และในสัญญาเช่าเรือมีข้อความ
 ว่า "so near thereto as she can safely get" ก็จะช่วยเจ้าของเรือให้สามารถนำเรือ
 ไปยังท่าเรืออื่นที่ใกล้ที่หมายเดิมตามที่ระบุในสัญญามากที่สุดเท่าที่เรือจะปลอดภัยได้

ภาวะท่าเรือคับคั่ง (Congestion)

ถ้าเกิดภาวะท่าเรือคับคั่ง และดูเหมือนจะยังไม่ยุติลงในเวลา
 อันสมควร เจ้าของเรือสามารถอ้างข้อความที่ว่า "or so near thereto as she may
 safely get" และนำเรือไปยังที่อื่นได้ แต่ก่อนที่เจ้าของเรือจะนำเรือไปยังที่อื่น เจ้าของเรือ
 ยังมีหน้าที่ให้เรือคอยอยู่เป็นเวลาพอสมควรก่อน ถ้ายังไม่สามารถนำเรือเข้าไปยังที่หมายได้อยู่อีก
 เจ้าของเรือมีสิทธินำเรือไปที่อื่นอันเป็นที่ใกล้กับที่หมายเดิมที่สุดเท่าที่เรือจะปลอดภัย

สภาพของน้ำขึ้นและน้ำลง (Tide and Water Conditions)

ถ้าสภาพของน้ำขึ้นน้ำลง เช่น ความลึกของแม่น้ำเป็นอุปสรรคต่อการนำเรือเข้าไปยังที่หมายตามสัญญาเข้าเรือ เจ้าของเรือสามารถอ้างข้อความที่ว่า "or so near thereto as she can safely get" นำเรือไปทำการบรรทุกหรือขนถ่ายยังที่อื่น

ในกรณีที่เรือติดอยู่ในที่น้ำแข็งล้อมรอบ เรืออาจต้องรอจนน้ำแข็งละลายและในกรณีของน้ำลงก็เช่นเดียวกัน เรืออาจต้องคอยจนกว่าจะถึงเวลาที่น้ำขึ้นเป็นปกติ ⁴²

คดีตัวอย่างที่ว่า ความกลัวที่เกินกว่าเหตุว่าจะเกิดอันตรายแก่เรือเพียงเพราะน้ำลงนั้น จะอ้างเอาข้อความ "or so near thereto as she can safely get" มาใช้ยังไม่ได้ เช่น

คดี The Curfew (1891) ⁴³ เรือต้องทำการบรรทุกโดยมีเงื่อนไขว่า "load always afloat, a full and complete cargo" ณ North Dock ที่ทะเล Swansea เรือควรจะบรรทุกสินค้าได้เรียบร้อยและลอยลำอยู่ได้เสมอ แต่ปรากฏว่าเกิดน้ำลง เจ้าของเรือจึงนำเรือไปยังอู่เรืออื่นเพื่อจะทำการบรรทุกให้เสร็จ และเพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าที่จะต้องอยู่นอกอู่เรือ North Dock อีก 1 สัปดาห์ เจ้าของเรือได้เรียกเอาค่าระวาง แต่ผู้เช่าเรือก็เรียกกลับ โดยเรียกเอาค่าใช้จ่ายในการบรรทุกสินค้าจากอู่เรืออื่นนั้น ศาลพาณิชย์นาวีถือว่า เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการบรรทุกสินค้าไปยังอู่เรืออื่น ความกลัวว่าจะเกิดความล่าช้ายังไม่เพียงพอที่จะทำการเคลื่อนย้ายเรือไปยังที่อื่น

ถ้ามีอุปสรรคเกิดขึ้นอย่างถาวรหรือกึ่งถาวร เจ้าของเรือสามารถนำเรือไปยังที่อื่นตามเงื่อนไขที่ว่า "so near thereto as she can safely get"

⁴² Ibid., p. 95.

⁴³ Ibid., p. 96.

แต่กรณีนี้ก็ตาม ในความเห็นของศาลนอกจากพิจารณาเรื่องเวลาแล้วยังจะพิจารณาถึงสภาวะแวดล้อมอื่น ๆ ประกอบด้วย เช่น จำนวนสินค้าที่เรือต้องการบรรทุกหรือขนถ่าย ค่าใช้จ่าย ตลอดจนวิธีการบรรทุกขนถ่ายอื่น ๆ เช่น

คดี Athamas (Owners) v. Dig Vijay Cement Co. Ltd. (1963)⁴⁴ เจ้าเรือตามแบบสัญญาเช่ามาตรฐาน Gencon บรรทุกซีเมนต์จาก Sika ในประเทศอินเดีย ไปยังไซ่ง่อน ประเทศเวียดนาม เพื่อทำการขนถ่ายสินค้าบางส่วนที่นั่น โดยสัญญาระบุว่า "at one safe place, always afloat, Pnom-Penh, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat....." ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เจ้าหน้าที่นำร่องไม่ยอมให้เรือเข้าไปยังพมเปญ (กัมพูชา ห่างจาก ไซ่ง่อน ประมาณ 250 ไมล์ และห่างจากแม่น้ำโขงมากกว่า 180 ไมล์) เพราะความลึกของเรือ และเรือจะต้องแล่นด้วยความเร็วขั้นต่ำ 10 นอต จึงจะเดินเรือในแม่น้ำได้อย่างปลอดภัย เจ้าหน้าที่นำร่องไม่ยอมให้เรือเข้าไปเป็นเวลาประมาณ 5 เดือน เจ้าของเรือจึงทำการขนถ่ายสินค้าที่ไซ่ง่อน แทนการขนถ่ายที่พมเปญ แล้วเรียกค่าดีเมอร์เรจจากผู้เช่าเรือ ศาลถือว่าอุปสรรคที่เกิดขึ้นเป็นอุปสรรคถาวร และไซ่ง่อนก็เป็นสถานที่ขนถ่ายที่ใกล้ที่สุดเท่าที่เรือจะปลอดภัย เจ้าของเรือจึงมีสิทธิเรียกค่าดีเมอร์เรจได้

- 2) เรือต้องพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่าย (Readiness of the ship to load or discharge)

เพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขการเริ่มนับเลยใหม่ เรือต้องพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่าย เจ้าของเรือจึงจะสามารถยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมได้ (notice of readiness) และความพร้อมของเรือนั้นจะต้องพร้อมในลักษณะที่จะให้ผู้เช่าเรือเข้าใช้งานได้ เช่น

⁴⁴ Ibid.

คดี Groves, Maclean & Co. v. Volkart Brothers (1884)⁴⁵ เรือพร้อมที่จะบรรทุกนั้น ระบุว่าเรือทั้งหมดต้องพร้อมบริบูรณ์ (all her holds) จนพ่อค้า (merchants) หรือผู้เช่าเรือ (charterer) สามารถควบคุมทุก ๆ ส่วนของเรือเพื่อใช้ประโยชน์ในการบรรทุกได้อย่างสมบูรณ์

หลักนี้นำไปใช้กับการชนถ่ายด้วยเช่นกัน เช่น

คดี Government of Ceylon v. Societe Franco-Tunisienne d Armement-Tunis (1962)⁴⁶ อุปกรณ์ของเรือต้องมีพร้อมเช่น เ็นื่องเรือ (the ship's gear) ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการบรรทุกขนถ่าย และเรือต้องจัดเตรียมระวางเรือให้พร้อม ถ้าเครื่องกว้านข้างหนึ่งแตก (the winches) เรือจะไม่มีความพร้อมที่จะทำให้นั่งหนังสือแสดงความพร้อมได้

ความพร้อมของเรือจะต้องมีอยู่เท่าที่เรือจะเกี่ยวข้องกับการบรรทุก หรือชนถ่ายในขณะนั้น ซึ่งแยกต่างหากจากพิธีการประจำ เพราะไม่ใช่อุปสรรคอันเกี่ยวกับความพร้อมของเรือและไม่ใช่เรื่องที่จะเป็นสาเหตุของความล่าช้า เช่น

คดี Compania de Neviera Nedelka S.A. v. Tradax Internacional S.A. (1973)⁴⁷ เช่าเรือ The Tres Flores ตามแบบสัญญา The Synacomex form บรรทุกข้าวโพด (maize) จาก Varna ไปยัง Famagusta สัญญาเช่าเรือระบุว่า

"6..... ก่อนที่นายเรือจะขึ้นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือจะต้องทำความสะอาดระวางเรือ ทำให้แห้งและปราศจากกลิ่น และทำทุกวิถีทางที่จะทำให้เรือเหมาะที่จะรับข้าวจากผู้ส่งสินค้าหรือผู้เช่าเรือ"

⁴⁵ Ibid., p. 97.

⁴⁶ Ibid., p. 98.

⁴⁷ Ibid., p. 99.

"21.....นายเรือจะยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมได้.....

เมื่อเรือมาถึง ณ สถานที่อื่นเป็นที่จอดเรือการบรรทุกของท่าเรือ (the road of loading port)"

ข้อเท็จจริงปรากฏว่า นายเรือได้ยื่นหนังสือบอกกล่าว เมื่อเรือเข้าไปยังที่จอดเรือ ซึ่งอยู่ภายในอาณาเขตของท่าเรือทางภูมิศาสตร์ในวันที่ 22 พฤศจิกายน ผู้ตรวจเรือ (Inspectors) ไม่ยอมตรวจเรือเนื่องจากสภาพอากาศไม่ดี จนกระทั่งวันที่ 27 พฤศจิกายน ผู้ตรวจเรือจึงตรวจพบว่า มีเชื้อโรคอยู่ในเรือ ทำให้ไม่เหมาะต่อการบรรทุก และต้องทำการรมควัน (fumigation) ให้เรียบร้อยก่อนจึงจะบรรทุกได้ เจ้าของเรือจึงทำการรมควันในวันที่ 30 พฤศจิกายน ศาลถือว่าเรือมีความพร้อมในวันที่ 30 พฤศจิกายนนั่นเอง เพราะตามเงื่อนไขข้อ 6 นั้นระบุว่า หนังสือบอกกล่าวความพร้อมจะมีผลเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุในข้อนี้ให้เรียบร้อยก่อน ฉะนั้นจะถือว่าได้ปฏิบัติเรียบร้อยเมื่อได้รมควันในวันที่ 30 พฤศจิกายน จึงเห็นได้ชัดว่าหนังสือบอกกล่าวความพร้อมจะมีผลใช้ได้ก็ต่อเมื่อขณะยื่นหนังสือนี้ เรือมีความพร้อมอยู่ก่อนแล้ว ไม่ใช่จะพร้อมในอนาคต

วิธีการประจำจะแยกออกจากความพร้อมของเรือ กล่าวคือ

ถ้ายื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมแล้ว แต่เรือจะต้องกระทำบางอย่างต่อไปอีก หรือจะต้องทำตามวิธีการประจำบางอย่างต่อไปอีก ถ้าสิ่งเหล่านี้ไม่ใช่เหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้า ก็แสดงว่าเรือพร้อมแล้วและการยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมที่มีผลใช้ได้ ในคดีที่กล่าวข้างต้นนี้เป็นเพราะมีเชื้อโรคในเรือ จึงทำให้เรือไม่มีความพร้อม การรมควันไม่ใช่วิธีการประจำหรือวิธีการหนึ่งที่ต้องทำ แต่มันเป็นขั้นตอนก่อนที่เรือจะรับสินค้า จึงยังไม่สามารถยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมได้ เพราะหลักมีอยู่ว่า ถ้าจะยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือได้ระวางเรือถูกระวางต้องพร้อมทุกอย่างที่จะรับสินค้าทุกขณะเมื่อเรียกให้เรือเข้ารับ

ความพร้อม (Readiness) ของตัวเรือนี้ความพร้อมประการแรก เป็นความพร้อมใ้แก่ผู้เช่าเรือไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้ตามเงื่อนไข The canceling clause กล่าวคือ ถ้าเรือมาตามกำหนดเวลาที่ผู้เช่าเรือให้ไว้ ซึ่งต่างจากความพร้อมประการที่สองซึ่งเป็นความพร้อมที่ทำให้เจ้าของเรือหรือนายเรือสามารถยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมได้ เช่น

คดี A/B Nordiska Lloyd v. J. Brownlie & Co. (Hull) Ltd. (1925)⁴⁸ ทำสัญญาเช่าเรือบรรทุกถ่านหินจาก Humber ไปยังเยอรมัน โดยให้ผู้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ถ้าเรือไม่พร้อมบรรทุกในวันหรือก่อนวันอังคารที่ 3 เมษายน เวลา 6.00 น. ไม่ว่าจะเกิดจากเหตุใดก็ตาม แต่ถ้ามือปสรรคที่ขัดขวางเรือไม่ให้เข้าไปยังท่าเรือหรืออยู่เรืออื่นเกิดจากภาวะท่าเรือคับคั่ง (congestion) ให้ถือว่าเรือพร้อมตั้งแต่เรือได้มาถึง ณ เวลาแรกที่น้ำขึ้นสูงสุด หรือหลังจากที่เรือมาถึงก็มีสิทธิยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมได้เลย

ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือมาถึง Hull ในวันเสาร์ที่ 31 มีนาคม แต่พบว่าท่าเรือเกิดภาวะคับคั่งทำให้ไม่สามารถนำเรือเข้าไปในอู่เรือได้ และวันจันทร์ที่ 2 เมษายน ก็เป็นวันอีสเตอร์ (Easter) จึงทำให้ไม่สามารถยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมได้ จนกระทั่งวันที่ 3 เมษายน เวลา 9.00 น. เรือจึงได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ผู้เช่าเรือจึงบอกเลิกสัญญาเช่าเรือโดยอ้างว่าเจ้าของเรือไม่ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมก่อน 6.00 น. ศาลอุทธรณ์ถือว่า การยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ไม่เกี่ยวกับเงื่อนไขการบอกเลิกสัญญา ผู้พิพากษาทุกท่านเห็นว่าคำที่ระบุในสัญญาว่าให้ถือว่าเรือมีความพร้อม ("to be treated as a ready ship") เป็นการทำให้สันนิษฐานที่จะบอกเลิกสัญญา ไม่ว่าความพร้อมจะมีอยู่จริงหรือไม่ ความพร้อมนี้ไม่จำเป็นต้องเหมือนกับความพร้อมอันเป็นเงื่อนไขที่ทำให้เจ้าของเรือจะมีสิทธิยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม เพราะคดีนี้เป็นเรื่องที่คุณสัญญาได้กำหนดสิ่งที่เรียกว่า "ความพร้อม" ขึ้นมาใหม่

การแบ่งลักษณะความพร้อมของเรือสามารถแบ่งออกได้เป็น

2 แบบ

ก ความพร้อมตามกฎหมาย (Legal readiness)

เป็นความพร้อมที่เรือต้องได้รับอนุญาตถูกต้องตามกฎหมาย โดยไม่มีกฎเกณฑ์ หรือกฎหมายใดที่เป็นอุปสรรคต่อการที่ผู้เช่าเรือจะได้ใช้เรือ เช่น เรือต้องมีใบผ่านการตรวจโรค (free pratique) คือ ปราศจากโรคติดต่อและเรือต้องมีเอกสารครบถ้วน เว้นแต่สัญญาจะตกลงยกเว้นไว้ในสัญญาเช่าเรือ ซึ่งเอกสารเหล่านี้จะถูกกำหนดไว้โดยกฎหมาย

⁴⁸ Ibid., p. 100.

ของรัฐหรือท้องถิ่นหรือกำหนดขึ้นโดยองค์กร ท่าเรือส่วนมากมักต้องการเอกสารที่ได้รับการรับรองจากสำนักทะเบียนบลอพอเลติง สัญญาเช่าเรือ บัญชีสินค้าของเรือ (cargo manifest) สมุดรายการการเดินทางเรือของเจ้าหน้าที่ (official log-book) และเอกสารอื่น ๆ ซึ่งในบางท่าเรือก็จะกำหนดเอกสารที่สำคัญไว้เป็นพิเศษด้วย

เรือจะอยู่ในสถานะที่ไม่พร้อมถ้าเรือไม่มีเอกสารตามที่ต้องการเหล่านี้ เพราะจะส่งผลให้ไม่สามารถจัดเรือให้ผู้เช่าเรือใช้เรือได้ตามความต้องการ แต่การไม่มีเอกสารที่เรียกว่า "a police permit" ก็ถือว่าเรือยังคงมีความพร้อมอยู่ ถ้าการไม่มีเอกสารที่ว่านี้ไม่ได้ทำให้การบรรทุกเกิดความล่าช้า⁴⁹

โดยปกติสัญญาเช่าเรือมักจะไม่ว่าถึง การออกใบรับรองการตรวจโรค (The grant of free pratique) แม้เอกสารนี้จะเป็นสิ่งจำเป็นต่อความพร้อมของเรือ แต่ไม่ได้หมายความว่าหากไม่มีใบรับรองการตรวจโรคจะทำให้หายเรือไม่มีสิทธิยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม เช่น

คดี Shipping Developments Corporation S.A. v. V/O Sojuzneftexport (1971)⁵⁰ นายเรือทำการยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในขณะที่เรือทอดสมอยู่ในสถานที่ที่เป็นที่จอดคอยปกติใน Tapes และขณะนั้นเรือยังไม่ได้รับใบรับรองการตรวจโรค ต่อมาเรือได้เข้าเทียบท่าเรือจึงได้รับใบรับรองดังกล่าว ประเด็นจึงอยู่ที่ว่า การยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมนั้นผลใช้ได้หรือไม่ Lord Denning M.R. ได้ให้ความเห็นว่าขณะยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมนั้นถ้าเรือทราบดีอยู่แล้วว่ามีโรคติดต่อที่จะทำให้ไม่ได้รับใบรับรองการตรวจโรค ก็ถือว่าเรือไม่พร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่าย แต่ถ้าในขณะที่ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมนี้เรือมีใบปราศจากโรค (clean bill of health) แล้ว ก็ไม่มีเหตุผลที่จะต้องกล่าวว่าจะเกิดความล่าช้าขึ้นแม้ว่าเรือจะยังไม่ได้รับการตรวจโรค เรือก็มีสิทธิยื่นหนังสือแสดงความพร้อมของเรือได้และมีผลให้เลยไทม์เริ่มนับ

⁴⁹ Ibid., p. 103.

⁵⁰ Ibid., p. 104.

๗ ความพร้อมของตัวเรือ (Physical Availability)

โดยที่สินค้าที่จะบรรทุกลงเรือ นั้น ประเภทสินค้าบางชนิดต้อง อยู่ในความควบคุมของตัวเรือ รวมทั้งสามารถนำสินค้าเข้าไปในระวางเรือด้วยท่าที่เป็นการจำเป็น ต่อการปฏิบัติงานในส่วนของเรือ ตัวเรือต้องมีสภาพพร้อมและเหมาะสมกับสินค้าที่จะทำการบรรทุกนั้น ๆ เช่น น้ำมันเป็นสินค้าที่ต้องการช่องทางในการบรรทุกหรือขนถ่าย เรือก็จำเป็นต้องมีช่องทางและหัวต่อ ท่อ (host) สำหรับบรรทุกหรือขนถ่ายน้ำมันลงหรือขึ้นจากเรือด้วย

คำว่า "Full reach and burther" หรือ "Whole reach or burther" ซึ่งหมายถึงการบรรทุกสินค้าเต็มเนื้อที่ที่บรรทุกรวมถึงบรรทุกบนดาดฟ้า เรืออย่างถูกกฎหมายซึ่งเจ้าของเรือจะต้องจัดเตรียมไว้ให้แก่ผู้เช่าเรือ แต่ไม่รวมถึงส่วนที่ เรียกว่า "passenger accomodation" ที่สงวนไว้ให้แก่เจ้าของเรือ เว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่น ⁵¹

นอกจากนี้ยังจะพิจารณาถึงเรื่องเชื้อเพลิงที่บรรทุกลงเรือ ด้วยเพราะเชื้อเพลิง (bunker) ปกติจะบรรทุกลงในช่องที่ใส่เชื้อเพลิง และผู้เช่าเรือจะอ้างว่า เรือไม่มีความพร้อมเนื่องจากตนไม่สามารถใช้เนื้อที่ส่วนนั้นของเรือไม่ได้ เพราะโดยปกติผู้เช่าเรือ ก็ไม่มีสิทธิที่จะบรรทุกสินค้าลงในที่ตรงนั้นอยู่แล้ว แต่ถ้าหากเจ้าของเรือบรรทุกเชื้อเพลิงไว้มากกว่า การเดินทางในเที่ยวเรือ นั้น เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้เช่าเรือ เช่น

คดี Darling v. Rawburn (1907) ⁵² ข้อเท็จจริงปรากฏ ว่า เมื่อเรือมาถึงท่าเรือขนถ่ายแห่งแรก เจ้าของเรือก็บรรทุกเชื้อเพลิงจำนวนมากโดยเจตนาจะ บรรทุกเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับการเดินเรือในเที่ยวต่อไปซึ่งต่อจากการขนถ่ายเที่ยวสุดท้าย

⁵¹ Eric Salivan F.I.C.S., The Marine Encyclopaedic Dictionary, P. 161.

⁵² Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 106.

ของการเช่าเรือนี้ ผลปรากฏว่าทำให้เรือต้องทำการลำเลียงสินค้าออก ก่อนที่จะผ่านสันดอนไปยังท่าเรือขนถ่ายถัดไป ผู้เช่าเรือจึงเรียกค่าใช้จ่ายในการลำเลียง ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่า เจ้าของเรือไม่มีสิทธิบรรทุกเชื่อเพลิงเกินกว่าจำเป็นที่จะใช้เพื่อการเดินเรือตามสัญญาเช่าเรือรายนี้ คือ บรรทุกเชื่อเพลิงเพื่อให้เรือมีความพร้อมในการเดินทะเล (seaworthiness) ก็เพียงพอแล้ว ฉะนั้นเจ้าของเรือจึงต้องจ่ายค่าลำเลียงสินค้าคืนให้แก่ผู้เช่าเรือ

ส่วนอับเฉาเรือ (Ballast) เป็นวัตถุหนักที่ใส่ลงไปในช่องของเรือ (the hold of a ship) หรือบางทีก็ใส่ไปในถังสำหรับใส่อับเฉาเรือ (the ballast tanks) ซึ่งอยู่ใต้ท้องเรือนั้น ก็เป็นส่วนหนึ่งที่ใส่ลงในเรือเพื่อถ่วงเรือไม่ให้เรือโคลง และถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นที่จะทำให้เรือมีความพร้อมเช่นกัน

3) ต้องยื่นหนังสือแสดงความพร้อมของเรือ (Giving a notice of readiness)

เจ้าของเรือต้องทำคำบอกกล่าวความพร้อมของเรือต่อผู้เช่าเรือเป็นหนังสือเมื่อเรือมาถึงสถานที่บรรทุกที่ตกลงกันไว้ในสัญญาเช่าเรือ เว้นแต่จะกำหนดให้บอกกล่าวด้วยวาจา

ในกรณีที่กำหนดให้ทำคำบอกกล่าวเป็นหนังสือ เลย์ไทม์จะเริ่มนับหลังจากระยะเวลาที่ยื่นหนังสือบอกกล่าวผ่านนั้นไปแล้ว เช่น ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมก่อนเที่ยงวันในเวลาทำการ เวลาเลย์ไทม์จะเริ่มเมื่อเวลา 13.00 น. ของวันนั้น หรือถ้าหากยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมหลังเที่ยงวันในเวลาทำการ เวลาเลย์ไทม์จะเริ่มเมื่อเวลา 06.00 น. ของวันทำการถัดไป

เหตุที่ต้องมีการยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) มีหลักว่า การกระทำของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งไม่อยู่ในความรับรู้ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และหน้าที่ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะยังไม่เริ่มจนกว่าจะได้ทราบหรือควรจะทราบถึงการกระทำเหล่านั้นแล้ว ด้วยเหตุนี้เองทำให้เจ้าของเรือมีหน้าที่ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม

แก่ผู้เช่าเรือเมื่อเรือมาถึงสถานที่ที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือและเรือมีความพร้อมตามที่ได้อ้างไว้ข้างต้น เพื่อให้ผู้เช่าเรือจัดเตรียมสินค้าและเตรียมปฏิบัติหน้าที่ของตนในเวลาที่ใกล้จะถึงและส่งผลิให้หน้าที่ของผู้เช่าเรือเริ่มขึ้นภายหลังจากเวลาที่ได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมไประยะหนึ่งตามระยะเวลาที่กำหนดไว้

ส่วนรูปแบบของการยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมนั้น ผู้เช่าเรืออาจจะทราบโดยได้รับหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือจากเจ้าของเรือ หรืออาจจะทราบเอง และการยื่นหนังสือบอกกล่าวนั้น เจ้าของเรือจะต้องทำการยื่นตามวิธีการที่กำหนดด้วย เช่น ต้องยื่นในเวลาทำการหรือต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร (in writting)⁵³ เหตุที่กำหนดวิธีการไว้เช่นนี้ก็เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เลยไทม์เริ่ม ถ้าหากทำผิดวิธีการ เช่น

คดี Gordon v. Powis (1892)⁵⁴ สัญญาเช่าเรือระบุว่า "กัปตันหรือเจ้าของเรือต้องแจ้งการมาถึงของเรืออย่างช้าที่สุด 8 วันก่อนที่จะเรียกให้ทำการบรรทุกสินค้า" นายเรือทำการแจ้งโดยโทรเลขมายังผู้เช่าเรือ ในขณะที่เรือออกจากนิลาเคลเพียงอันเป็นท่าเรือสุดท้ายของเที่ยวเรือก่อน ก่อนที่จะเดินทางไปยัง คิวเบค ศาลถือว่า การโทรเลขนั้นเป็นเพียงการแจ้งถึงการออกจากที่นั้นเท่านั้นไม่ใช่เป็นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม

การที่เจ้าของเรือไม่ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ทำให้เวลาเลยไทม์ไม่เริ่มขึ้น เช่น

⁵³ ใน The Charterparty laytime Difinition 1980 (ซึ่งได้อ้างใน Appendix ของ Laytime p. 305.) ได้ให้ความหมายคำว่า "in writting" ว่าหมายถึง การแจ้งโดยวิธีใดที่อาจกำหนดค่าขึ้นมาใหม่ก็ได้ และรวมถึง เคเบิล (cable) โทรเลข (telegram) และ เทเล็กซ์ (telex) ด้วย

⁵⁴ Ibid., p. 109.

คดี Stanton v. Austin (1872)⁵⁵ เจ้าเรือเพื่อบรรทุกถ่านหินจาก ชันเดอร์แลนด์ ไปยังคัลคัตตา เรือตรงไปยังอู่เรือทางใต้ของชันเดอร์แลนด์ เพื่อทำการบรรทุกในลักษณะปกติและตามธรรมเนียมประเพณี (in the usual and customary manner) ในเมืองถ่านหินใดเมืองหนึ่งตามแต่ผู้ส่งสินค้าจะได้ระบุชื่อ แต่ปรากฏว่าไม่มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ เจ้าของเรือจึงฟ้องผู้เช่าเรือว่าไม่ทำการบรรทุกตามสัญญา แต่ผู้เช่าเรือแย้งว่าเขาไม่ได้รับหนังสือบอกกล่าวความพร้อมและไม่ทราบว่ามีเรือมาถึง ณ อู่เรือทางใต้ ขณะที่เขาเตรียมสินค้าพร้อมแล้ว แต่เจ้าของเรือก็ได้แย้งต่อไปอีกว่าเป็นหน้าที่ของผู้เช่าเรือที่จะต้องคอยดูว่าเรือจะมาถึงเมื่อใดและต้องเตรียมพร้อมที่จะทำการบรรทุกเสมอ ศาลถือว่าข้อโต้แย้งของผู้เช่าเรือฟังไม่ขึ้น และตัดสินให้ผู้เช่าเรือเป็นฝ่ายชนะคดี

คดี Franco-British SS.Co.v. Watson & Youell (1921)⁵⁶ สัญญาเช่าเรือระบุให้บรรทุกข้าวสาลีหรือข้าวเปลือกที่ Galatz โดยระบุให้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมเป็นลายลักษณ์อักษร ณ สำนักงานของผู้เช่าเรือซึ่งอยู่ใกล้กับท่าเรือในวันเสาร์ ซึ่งเป็นวันก่อนวันจันทร์อันเป็นวันหยุดของธนาคาร ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เรือได้รับคำสั่งในวันพุธให้ไปยัง Galatz และเรือต้องคอยอยู่ที่นั่นถึง 6 วันก่อนที่จะได้รับคำสั่งให้เข้าไปยังอู่เรือเพื่อทำการบรรทุก ไม่มีการยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมเป็นลายลักษณ์อักษร ณ Galatz แต่ผู้เช่าเรือซึ่งเป็นตัวแทนของเรือด้วยได้ทราบว่าเรือมาถึงและพร้อมที่จะทำการบรรทุกในวันพฤหัสบดี "เวลาบรรทุกจึงเริ่มตั้งแต่เช้าของวันถัดจากวันที่เรือมาถึงและรายงานไปยังศุลกากรสถาน ขณะที่เรือได้ตรวจโรคและพร้อมบรรทุกในทุกระวางเรือ และได้ยื่นคำบอกกล่าว..." ถือว่าการแจ้งด้วยวาจาเป็นการเพียงพอแล้ว

คดีนี้ผู้พิพากษา Aorridge เห็นว่าไม่มีการร้องขอให้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมเป็นลายลักษณ์อักษร ฉะนั้นการแจ้งด้วยวาจาถือว่าเป็นการเพียงพอแล้ว เพราะขณะที่เรือมาถึง Galatz กับต้นได้เข้าพบผู้เช่าเรือในฐานะที่เป็นตัวแทนเรือ เพื่อจะดำเนินการผ่านด่านศุลกากร และเห็นว่าผู้เช่าเรือได้ทราบถึงความพร้อมของเรือแล้ว และไม่อาจกล่าวได้ว่า

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Ibid., p. 110.

เลยไหมไม่ เริ่มถ้ายายเรือไม่ได้เข้าไปในสำนักงานของผู้เช่าเรือและกล่าวอย่างเป็นทางการว่า เขาขอแจ้งว่าเรือของเขาพร้อมแล้วที่จะบรรทุก

โดยหลักการยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมจะกระทำ ณ ท่าเรือบรรทุกแรกเท่านั้น⁵⁷

แม้ว่าการบอกกล่าวความพร้อมควรจะต้องทำ ณ ท่าเรือบรรทุกแต่ละท่า แต่ถ้าสัญญาเช่าเรือไม่ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่าให้บอกกล่าวทุกท่าเรือ ก็ไม่จำเป็นต้องยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในท่าเรือบรรทุกถัดไป เว้นแต่สัญญาเช่าเรือจะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น เหตุที่ให้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมเฉพาะท่าเรือบรรทุกแรกเท่านั้นก็เพื่อให้ผู้เช่าเรือได้ทราบว่า เขาต้องเริ่มปฏิบัติหน้าที่ของเขาเมื่อใด และเขาจะได้จัดเตรียมสินค้าและบรรทุกสินค้าได้ ส่วนท่าเรือถัดไปนั้นผู้เช่าเรือได้ทราบอยู่แล้วว่า เวลาใดเขาจะต้องเตรียมสินค้าเพื่อบรรทุก ณ ท่าเรือนั้น ๆ เพราะผู้เช่าเรือเป็นผู้บอกคำสั่งเองให้เรือเดินทางไปยังที่นั้น ๆ จึงไม่จำเป็นต้องยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมให้แก่ผู้เช่าเรือใหม่อีก ฉะนั้นจึงถือปฏิบัติว่าจะกำหนดให้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมเพียงครั้งเดียวเท่านั้น แต่ถ้าสัญญาประสงค์จะให้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในทุกท่าเรือบรรทุกก็ต้องระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือให้ชัดเจน เช่น ระบุว่า "lay day at each loading port to commence on the day following notice of readiness to load"

โดยปกติแล้ว ไม่มีความจำเป็นต้องยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ณ ท่าเรือขนถ่าย เว้นแต่สัญญาเช่าเรือ หรือบิลออฟเลดิงจะระบุไว้ชัดเจนว่า ให้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมให้แก่ผู้รับสินค้า หรือระบุให้เป็นไปตามธรรมเนียมประเพณี ซึ่งมีธรรมเนียมประเพณีให้ยื่นหนังสือดังกล่าว ณ ท่าเรือขนถ่ายแก่ผู้รับสินค้า โดยปกติเจ้าของเรือไม่มีหน้าที่ต้องยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ผู้รับสินค้าต้องคอยมองหาเรือเอง ซึ่งเป็นหลักการที่ใช้ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ทรงใบตราส่งและนำหลักการนี้ไปใช้กับเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือด้วย เช่น

⁵⁷ Ibid., p. 111.

คดี Nelson v. Dahl (1879)⁵⁸ หน้าที่ของผู้เช่าเรือที่จะต้องปฏิบัติการณ์ถ่ายร่วมกับเจ้าของเรือจะเริ่มขึ้น หลังจากที่เรือมาถึงสถานที่ที่ระบุชื่อแล้วระยะหนึ่ง และเรือต้องเตรียมพร้อมที่จะขนถ่าย เจ้าของเรือไม่มีหน้าที่ต้องยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมเพื่อแสดงว่าเรือมาถึงแล้ว และพร้อมที่จะกระทำการขนถ่าย

ถ้าบิลออฟเลดิงระบุให้ต้องบอกกล่าวความพร้อมของเรือแก่ผู้ใดไว้เป็นพิเศษ เจ้าของเรือก็มีหน้าที่ที่จะต้องบอกกล่าวแก่บุคคลนั้น เช่น

คดี E. Clemens Horst Co. v. Norfolk & North American Steam Shipping Co. Ltd. (1906)⁵⁹ บิลออฟเลดิงระบุให้แจ้งแก่คู่สัญญา E. Clemens Horst. ได้มีการออกบิลออฟเลดิงที่ซานฟรานซิสโกให้แก่การบรรทุกไม้เลื่อยชนิดหนึ่ง (hops) โดยทางรถไฟไปนิลาเดลเฟีย และโดยทางเรือไปลอนดอน เจ้าของเรือไม่ได้ทำการแจ้งชื่อเรือหรือการมาถึงของสินค้า ทำให้ส่งมอบสินค้าล่าช้า ผู้รับสินค้าจึงเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรือเพราะการส่งมอบสินค้าล่าช้าส่งผลให้ราคาตลาดของสินค้าตกต่ำลง เจ้าของเรือโต้แย้งว่าเขาไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งและอ้างถึงทางปฏิบัติของธุรกิจว่าเขาไม่มีหน้าที่ต้องแจ้ง ศาลสูงตัดสินว่าผู้รับสินค้ามีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้เพราะเจ้าของเรือมีหน้าที่ตามบิลออฟเลดิงที่ต้องยื่นคำบอกกล่าวแก่ผู้รับสินค้า ซึ่งการบอกกล่าวนั้นอาจทำโดยทางไปรษณีย์ก็ถือว่าใช้ได้แล้ว

การยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมจะต้องยื่นขณะที่เรือมีความพร้อมในการบรรทุกสินค้าอย่างแท้จริง หากขณะนั้นเรือยังไม่มีความพร้อมอย่างแท้จริงแล้วหนังสือบอกกล่าวความพร้อมนั้นจะยังไม่เป็นผล นอกจากนี้ ความพร้อมในการบรรทุกสินค้าจะต้องเป็นความพร้อมในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าทั้งหมด หากพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้เพียงบางส่วนจะถือว่าเรือไม่มีความพร้อมอย่างสมบูรณ์แบบ⁶⁰ เช่น

⁵⁸ Ibid., p. 112.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ ชินวัณณ์ ชินแสงอร่าม "คำพิพากษา." จุลสารกฎหมายพาณิชย์ 2 (พฤษภาคม

คดี The "Virginia M" 1989 ชื่อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้เช่าเรือตกลงเช่าเรือ Virginia M ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเรือ Gencon เพื่อขนส่งแร่บรอกไซด์จำนวน 9,500 ตัน ไปยังประเทศไนจีเรีย เรือ Virginia M เป็นเรือเก่า (1958) จึงต้องใช้น้ำจืดผลิตไอน้ำเพื่อให้เครื่องอุปกรณ์ในเรือทำงาน รวมทั้งใช้เพื่อทำให้รอกยกสินค้าขณะที่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า และเรือต้องใช้น้ำจืดถึงวันละ 20 ตันโดยประมาณ

ในขณะที่เรือ Virginia M เดินทางมาถึงเมืองท่า Lagos ประเทศไนจีเรีย อันเป็นเมืองท่าปลายทาง มีน้ำจืดเหลืออยู่ในเรือเพียง 15 ตันโดยประมาณ และเรือได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในวันเดียวกันนั้นเอง จึงมีประเด็นข้อพิพาทว่า เรือสามารถยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในขณะนั้นได้หรือไม่ ผู้เช่าเรือโต้แย้งว่า เรือยังไม่มีความพร้อมที่จะทำการขนถ่ายสินค้าในขณะนั้น เนื่องจากเรือมีน้ำจืดไม่พอที่จะขนถ่ายสินค้าได้ทั้งหมด แต่เจ้าของเรืออ้างว่า เพียงแต่เรือสามารถเข้าเทียบท่าและเดินเครื่องอุปกรณ์เพื่อเปิดฝาระวาง (hatches) ให้สามารถทำการขนถ่ายสินค้าได้ ก็ถือว่าเรือมีความพร้อมแล้ว หากการขนถ่ายสินค้าจะต้องหยุดชะงักลงเพราะเรือมีน้ำจืดไม่พอที่จะขนถ่ายสินค้าทั้งหมดได้ ก็เป็นเรื่องการันระยะเวลาขนถ่ายสินค้า (laytime) ที่จะต้องหยุดนับลงเท่านั้น แต่กรณีเรือยังมีเวลานอกที่จะหาซื้อน้ำจืดที่เมืองท่า Lagos มาใช้ในเรือได้ทันทีโดยไม่ทำให้อุปกรณ์ต้องหยุดทำงานแต่อย่างใด

อนุญาโตตุลาการของกรุงลอนดอน พิจารณาว่า การยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือถูกต้องสมบูรณ์แล้ว แม้จะเป็นการพร้อมขนถ่ายเพียงบางส่วนก็ตาม แต่ศาลพาณิชย์ (Common Court) ตัดสินว่าการยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมยังไม่สมบูรณ์เนื่องจากเรือยังไม่มีความพร้อมที่จะขนถ่ายสินค้าได้ทั้งหมดในขณะยื่นหนังสือบอกกล่าวนั้น ความพร้อมของเรือจะต้องเป็นความพร้อมหรือความสามารถที่จะขนถ่ายสินค้าตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือได้ทั้งหมดในขณะยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ไม่ใช่อ้างเพียงว่าสามารถจัดเตรียมการได้ทันก่อนจะเริ่มขนถ่าย หรือก่อนที่การขนถ่ายสินค้าจะหยุดชะงักลง โดยอ้างถึงคำพิพากษาของผู้พิพากษา Diplock ในคดี The Massalia 1960 ซึ่งตัดสินว่าเรือไม่มีความพร้อม เพราะการขนถ่ายสินค้าที่ถูกสินค้าของผู้อื่นวางทับ จะต้องเอาสินค้าของผู้อื่นออกก่อนจึงจะทำการขนถ่ายสินค้าของผู้รับสินค้าได้

ช้อยกเว้นที่ไม่ต้องยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมได้แก่ กรณีที่ผู้รับสินค้าเป็นบุคคลคนเดียวกับกับผู้เช่าเรือ ซึ่งผู้เช่าเรืออาจสละสิทธิ์ในความต้องการหนังสือบอกกล่าวความพร้อม⁶¹ เช่น

คดี Surrey Shipping Co. Ltd. v. Compagnie Continentale (France) S.A. 1978⁶² สัญญาเช่าเรือแบบ Baltimore Form c. เรือบรรทุกข้าวจาก The U.S. Gulf ไปยัง Constanza ระบุว่า

"หนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือ ณ ท่าเรือขนถ่ายต้องยื่นให้... ในเวลาหรือก่อนเวลา 16.00 น... ของวันทำการ เรือต้องเข้าไป ณ ศุลกสถานด้วย และเลยไทม์จะเริ่มเมื่อเวลา 8.00 น. ของวันทำการถัดไปไม่ว่าจะเข้าเทียบท่าได้หรือไม่ หรือไม่ว่าจะเข้าไปในท่าเรือได้หรือไม่ และไม่ว่าจะได้รับการตรวจโรคหรือไม่ (free pratique)"

เรือมาถึง ณ Constanza roads (roads หมายถึงสถานที่ในทะเลอันเป็นที่เรือจอดทอดสมอได้อย่างปลอดภัย ซึ่งอยู่ห่างจากฝั่งหรืออยู่นอกอ่าว (harbour)) ทำการทอดสมออยู่ที่ที่จอดคอยเป็นปกติ และได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในทันที ซึ่งผู้รับสินค้าก็ได้รับไว้ และตัวแทนของผู้รับสินดียังกล่าวใน 2-3 วันต่อมาอีกว่า "เวลาเลยไทม์คงจะเริ่มนับตั้งแต่เมื่อเรือมาถึง ตามเงื่อนไขที่ได้ระบุไว้ในสัญญา"

แต่ปรากฏว่า เกิดภาวะท่าเรือคับคั่งทำให้เรือไม่สามารถเข้าท่าเทียบเรือขนถ่ายได้ จึงต้องจอดคอยอยู่ ณ ที่ทอดสมอเป็นเวลา 6 สัปดาห์ เมื่อเรือเข้าไปยังท่าเทียบเรือเพื่อเติมเชื้อเพลิงและรับใบรับรองการตรวจโรค รวมทั้งรับใบผ่านด่านศุลกากร

⁶¹ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 116.

⁶² Ibid.

(Custom Clearance) จึงได้ย้ายไปจอดอีกท่าเทียบเรือหนึ่งเป็นเวลา 3 วัน จากนั้นเรือจึงเข้าไปยังท่าเรือขนถ่าย ศาลอุทธรณ์เห็นฟ้องกับข้อโต้แย้งของเจ้าของเรือที่ว่าเลย์ไทม์เริ่มนับเมื่อเวลา 8.00 น. ของวันทำการถัดไปนับจากวันที่เรือมาถึง

คดีนี้ Sir David Cairns ได้ให้ความเห็นว่า ผู้รับสินค้าต้องตัดสินใจบางอย่างที่เป็นของผู้เช่าเรือว่า เรือและอุปกรณ์ของเรืออยู่ในฐานะที่พร้อมที่จะเริ่มขนถ่ายสินค้าแล้วหรือไม่ ในขณะที่ในทางปฏิบัติของการค้าแล้ว เขาจะสละสิทธิงดใช้เงื่อนไขการเริ่มเลย์ไทม์ก็ได้ และได้สันนิษฐานว่าคดีนี้ผู้รับสินค้าทราบถึงธรรมเนียมปฏิบัติดีที่ว่าเรือไม่สามารถเข้าถึง Constanza ได้จนกว่าจะเข้าเทียบท่า แต่เขาก็ได้ยอมรับหนังสือบอกกล่าวความพร้อม

3.1.4 การนับเลย์ไทม์

เลย์ไทม์อาจจะกำหนดไว้แน่นอน เช่น ระบุไว้ว่า "six running days" (6 วันติดต่อกัน) หรือจะกำหนดเป็นการคำนวณ เช่น "250 ton per weather working day" (250 ตันต่อวันทำการที่อากาศเอื้ออำนวย) หรืออาจจะกำหนดไว้ไม่แน่นอน เช่น "Cargo to be supplied as fast as steamer can receive and stow" (จัดหาสินค้าให้เร็วที่สุดเท่าที่เรือจะสามารถรับและจัดเก็บได้)

การกำหนดเลย์ไทม์ไว้ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม มีความจำเป็นที่ต้องทราบถึงความหมายของคำต่าง ๆ ที่ใช้ในการกำหนดเงื่อนไข ซึ่งจะขออธิบายความหมายและการใช้คำต่าง ๆ ไว้เป็นเบื้องต้นก่อน ดังต่อไปนี้

(1) Day หมายถึงระยะเวลา 24 ชั่วโมงติดต่อกัน เริ่มจากเที่ยงคืนถึงเที่ยงคืนอีกวันหนึ่ง เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น (The Charterparty Laytime Definitions 1980)

Days นี้อาจจะกำหนดเป็นเงื่อนไขที่ชัดเจนหรือเป็นการคำนวณ เช่น "days", "running days", "working days" หรือ "weather working days" การกำหนดเป็นการคำนวณโดยกำหนดให้บรรทุกสินค้าในอัตรา ต่อวันนั้นต้องถือตามปริมาณที่บรรทุกจริงในแต่ละวัน ไม่ใช่ปริมาณซึ่งคาดหรือควรจะสามารถบรรทุกได้ ตัวอย่างเช่น

คดี Hain Steamship Co.Ltd v. The Minister of Food (1949)⁶³ สัญญาเช่าเรือระบุว่า "เรือจะบรรทุกในอัตรา 500 ตันต่อวันติดต่อกัน (running day) โดยคำนวณจากน้ำหนักที่เรือสามารถบรรทุกสินค้าไปได้ (deadweight of the ship) ประเด็นมีว่า การคำนวณ 1 วัน ค่าระวางจะคำนวณอย่างไร ผู้เช่าเรือคิดจากน้ำหนักที่เรือ สามารถบรรทุกสินค้า ขณะที่เจ้าของเรือที่คิดจากจำนวนสินค้าที่บรรทุก หรือส่งมอบจริง ศาลถือว่าให้คำนวณตามที่เจ้าของเรือคิด เพราะเงื่อนไขของสัญญาไม่ได้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการชำระ ค่าระวาง

ถ้ากล่าวถึง "days" ตามธรรมเนียมประเพณีจะหมายถึง วัน ทุก ๆ ประเภทไม่ว่าจะเป็นวันทำการหรือไม่ และให้รวมเอาวันอาทิตย์และวันหยุดเข้าด้วย ถ้าคู่ สัญญาประสงค์จะไม่ให้นับวันอาทิตย์และวันหยุดรวมคำนวณด้วยต้องระบุไว้ชัดเจน

คำว่า "All calendar days" ก็คือ "Days" หรือวันทั่ว ๆ ไปนั่นเอง ซึ่งหมายถึงวันติดต่อกัน เว้นแต่จะมีประเพณีไม่นับวันอาทิตย์และวันหยุด หรือมีสัญญาระบุ ไว้ชัดเจนว่า ไม่นับรวมคำนวณด้วย เช่น ตามประเพณีของประเทศที่นับถือศาสนาคริสต์ส่วนใหญ่จะไม่ทำงานในวันหยุดซึ่งเป็นวันอาทิตย์หรืออาจเป็นวันอื่น ฉะนั้นเพียงแต่ระบุคำว่า "days" ก็ต้องหมายถึงวันทำการ (working days) ซึ่งไม่นับรวมวันหยุด และเฉพาะ "running days" เท่านั้นที่หมายถึงวันติดต่อกันอย่างแท้จริง

⁶³ Ibid., p.16.

(2) Running days ⁶⁴

คำว่า "running day" เป็นวันซึ่งต่างจาก "working day" หรือวันทำการ การที่ระบุค่า "running day" ก็เพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือมากกว่าคำว่า "working day" เพราะ "running day" ปกติจะเป็นวันปฏิทินซึ่งรวมวันอาทิตย์และวันหยุดด้วย

คำว่า "running day" เดิมรู้จักกันในคำว่า "The run of a ship" ต่อมาจึงนำคำว่า "running" เติมลงไปกับคำว่า "days" เหตุที่กำหนดคำว่า "running day" เนื่องจากเจ้าของเรือคิดว่าเลยไทม์ควรจะเดินตลอดไปโดยไม่คำนึงถึงประเพณีปฏิบัติของท่าเรือในที่นั้น ๆ เพราะท่าเรือแต่ละท่าอาจมีประเพณีปฏิบัติในวันทำการไม่ตรงกัน จึงเกิดความไม่แน่นอนแก่เจ้าของเรือ ดังนั้นผู้เช่าเรือจึงควรจะได้รับภาระถ้ามีการทำงานในวันอาทิตย์และวันหยุดของท่าเรือนั้น ⁶⁵

ฉะนั้นคำว่า "running day" ปกติเวลาจะเดินตลอดโดยนับรวมวันอาทิตย์และวันหยุด หากไม่ต้องการให้นับรวมจะต้องระบุให้ชัดเจน หรือมีประเพณีปฏิบัติของท่าเรือนั้นไม่นับรวม หรือเป็นกรณีที่เรือไม่สามารถรับหรือส่งมอบสินค้า

⁶⁴ The Charterparty Laytime Definitions 1980 ได้อธิบายความหมายของคำว่า "running day" หรือ "consecutive days" ว่าหมายถึง วันติดต่อกัน (days which follow one immediately after the other)

⁶⁵ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 19.

(3) Working days ⁶⁶

ความหมายของ "working days" หมายถึงระยะเวลา 24 ชั่วโมง (เริ่มจากเที่ยงคืนของวันหนึ่ง ไปสิ้นสุดในเที่ยงคืนของวันถัดไป) ซึ่งเป็นเวลาทำงานปกติของท่าเรือนั้น ๆ และไม่ใช่วันหยุดหรือวันหยุด

ความหมายที่ชัดเจนของคำว่า "working days" ก็คือ ไม่นับวันอาทิตย์และวันหยุด และบางครั้งใช้คำว่า "days" เพียงอย่างเดียว แต่มีประเพณีปฏิบัติ (custom) ไม่นับรวมวันอาทิตย์และวันหยุดก็ต้องไม่นับรวม วันที่ไม่นับรวมเป็น "working days" นั้นอาจเป็นวันอื่น เช่น วันศุกร์ ซึ่งเป็นวันหยุดของประเทศที่นับถือศาสนาอิสลาม

จากหลักพื้นฐานเบื้องต้นที่ว่า "a working days" เริ่มเมื่อเวลาเที่ยงคืนของวันหนึ่ง ไปสิ้นสุดในเที่ยงคืนของอีกวันหนึ่งนั้น อาจมีข้อยกเว้นถ้าสัญญาเช่าเรือได้ระบุให้ เริ่มทำการหลังจากยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมเป็นเวลาที่เหมาะสม

เวลาทำการของวันแรกจะเริ่มเมื่อเวลาใด

ปกติเลย์ไทม์จะเริ่มเมื่อได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมจนเป็นที่พอใจ และระยะเวลาหลังจากที่ได้อื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมตามที่ได้ตกลงกันได้ผ่านพ้นไปแล้ว เช่น ใน Gencon Charterparty ระบุว่า clause 6(c) : เลย์ไทม์สำหรับการบรรทุกและขนถ่ายจะเริ่มเมื่อเวลา 13.00 น. ถ้ายื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมก่อนเที่ยงวันระหว่างเวลาทำการและเริ่มเมื่อ 06.00 น. ของวันทำการถัดไป ถ้ายื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมระหว่างเวลาทำการหลังเที่ยงวัน

⁶⁶ The Charterparty Laytime Definitions 1980 ได้อธิบายความหมายของคำว่า "working days" ว่าหมายถึงวันหรือส่วนของวัน ซึ่งในสัญญาเช่าเรือให้นับเป็นเวลาเลย์ไทม์แต่ไม่รวมวันหยุด

จะเห็นว่ามีข้อกำหนดเวลาต่อจากเวลาขึ้นหนังสือบอกกล่าว เพื่อให้ผู้เช่าเรือมีเวลาพอที่จะจัดเตรียมสินค้า ฉะนั้นระยะเวลาเริ่มต้นของเลย์ไทม์จะเป็นระยะเวลาแรกของการขึ้นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมหรือเวลาที่กำหนดต่อไปอีกระยะเวลาหนึ่ง ได้สิ้นสุดลง ซึ่งอาจจะเริ่มภายใน 24 ชั่วโมง มากกว่าที่จะเริ่มตอนเที่ยงคืน เช่น

คดี Leonis SS. Co. Ltd. v. Rank (No.2) (1908)⁶⁷ สัญญาเช่าเรือระบุว่า "เวลาเลย์ไทม์จะเริ่มหลังจากที่ได้ขึ้นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม 24 ชั่วโมง" ซึ่งหมายถึงเวลาของการบรรทุกจะเริ่มต้นภายในเวลา 24 ชั่วโมง นับจากเวลาที่กัปตันได้ขึ้นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม

เหตุที่ไม่ยอมให้ working days ถือตามมาตรฐานชั่วโมงทำงานของแต่ละท่าเรือเพราะแต่ละท่าเรือมีจำนวนชั่วโมงทำงานต่างกัน จะทำให้เกิดความยุ่งยากในการนับเวลาทำงาน หากไม่ต้องการให้เกิดปัญหาในสัญญาเช่าเรือ และต้องการให้ใช้เวลาตามชั่วโมงทำงานของท่าเรือ ก็ควรจะเปลี่ยนจากคำว่า "the working days" เป็น "a number of working hours" แทน

วันที่ไม่ใช่วันทำการ (Non-working days) คือวันที่มิใช่วันทำการตามปกติ เช่น วันเสาร์อาจจะไม่ใช่วันทำการก็ได้ วันอื่น ๆ หรือส่วนของวันอื่น หรือวันประเภทเดียวกันที่จะต้องจ่ายค่าล่วงเวลาให้แก่กรรมกร หรือเป็นวันที่มีชั่วโมงการทำงานอาจจะแตกต่างจากวันอื่น

ส่วนคำว่า "running working days" ที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือ Gencon (แก้ไขในปี 1976) นั้นเลย์ไทม์จะคำนวณตาม "running hours" กล่าวคือ running working days ก็หมายถึง working days นั้นเอง ซึ่งไม่รวมวันอาทิตย์และวันหยุด คำว่า "running" จริง ๆ แล้วไม่จำเป็นต้องใส่เข้าไป ถ้าจะใส่ก็เพื่อต้องการเน้นค่าเท่านั้น

⁶⁷ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 20.

(4) Day of 24 hours, 24 consecutive hours and 24 running hours" "weather working day of twenty-four consecutive hours"⁶⁸, "working days of twenty-four (24) consecutive hours each" เป็นต้น

คำว่า Days (working or weather working) of 24 hours นั้นเป็นวันที่กำหนดขึ้นมา (ซึ่งจะตรงข้ามกับวันปฏิทิน (a calendar day)) ประกอบด้วย 24 ชั่วโมง ชั่วโมงนั้นเป็นชั่วโมงทำการตามปกติ ๗ ทำเรื่อนั้น ไม่ว่าจะผู้เช่าเรือจะใช้เวลานั้นหรือไม่ เช่น ทำเรื่อหนึ่งมีชั่วโมงทำการในวันหนึ่ง 8 ชั่วโมง ก็จะรวมเป็น 3 วันปฏิทิน (three calendar days) เท่ากับหนึ่งวันทำการมี 24 ชั่วโมงทำการเต็ม การกำหนดเช่นนี้มีประโยชน์แก่เจ้าของเรื่อน้อยกว่าการกำหนดให้วันหนึ่งมี 24 ชั่วโมงติดต่อกัน (days of 24 consecutive or running hours)

ตัวอย่างเช่น

คดี Forest SS. C. Ltd. v. Iberian Iron Ore Co. Ltd. (1899)⁶⁹ สัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกแร่เหล็กจาก Seville ไปยังสหราชอาณาจักร และที่อื่น ๆ เป็นระยะเวลาเวลานานกว่า 12 เดือน และระบุไว้ว่า "ให้บรรทุกและขนถ่าย 30 ตันต่อวันทำการซึ่งมี 24 ชั่วโมง ในเวลาที่อากาศเอื้ออำนวย (ไม่นับวันอาทิตย์และวันหยุด) เรือจะต้องทำงานใน

⁶⁸ The Charterparty Laytime Definitions 1980 ระบุคำว่า "weather working day of 24 consecutive hours" ว่าหมายถึง วันทำการหรือส่วนของวันทำการมี 24 ชั่วโมง ถ้าในระหว่างที่เรือคอยเข้าคิวเพื่อบรรทุกหรือขนถ่าย จะต้องทำการโดยไม่มีอุปสรรคอันเนื่องมาจากลมฟ้าอากาศ ถ้ามีอุปสรรคเช่นนั้นเกิดขึ้น หรือควรจะเกิดขึ้น จะไม่นับระยะเวลา นั้นรวมคำนวณเป็นเวลาเลยไทม์

⁶⁹ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 30.

เวลากลางคืน รวมทั้งวันอาทิตย์และวันหยุดด้วยถ้าต้องการ ซึ่งปกติเวลาเหล่านี้จะไม่นับเป็น
เลย์ไทม์ เว้นแต่จะใช้ ศาลสูงได้พิจารณาแล้วมีความเห็นตามศาลอุทธรณ์ว่า ผู้เช่าเรือมีสิทธิ 24
ชั่วโมงทำการที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าคราวละ 350 ตัน

Earl Halsbury L.C. สรุปว่าในคดี Forest SS. Co.Ltd.
v. Iberian Iron Ore Co., Ltd. นี้ แม้จะกำหนดให้มีชั่วโมงทำงาน 24 ชั่วโมง ก็ไม่มี
ใครเจตนาที่จะให้คนทำงานตลอด 24 ชั่วโมงเพียงแต่กำหนดขึ้นเพื่อให้ทราบจำนวนระยะเวลาที่
แน่นอนทั้งหมดซึ่งแบ่งโดย 24 ชั่วโมง เป็น 1 วัน

นอกจากนี้ยังมีคดี Watson Brothers Shipping Co.
Ltd. v. Mysore Manganese Co. Ltd. (1910)⁷⁰ ที่ตัดสินทำนองเดียวกับคดี The
Forest SS. Co. Ltd. ซึ่งศาลเห็นว่า การกำหนด 24 ชั่วโมง เป็นเพียงการกำหนดให้วัน
หนึ่งมีชั่วโมงทำงานที่แน่นอน ไม่ได้หมายถึงวันตามปฏิทิน (a calendar day) หรือวันซึ่งเป็นวัน
ทำการ (a working day)

(5) laytime by reference to number of hatches⁷¹

การกำหนดเลย์ไทม์อาจกำหนดต่อระวางก็ได้

เช่น ก."At the average rate of... tons per

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ The Charterparty Laytime Definitions 1980 ระบุว่า "per working
hatch per day" หรือ "per workable hatch per day" หมายถึง การคำนวณเลย์ไทม์
โดยการหารปริมาณสินค้าในช่อง (ในระวาง) ที่มีประมาณมากที่สุด ด้วยผลคูณของอัตราการทำ
งานต่อวันกับจำนวนระวาง ดังนี้

Largest Quantity in one hold

Laytime = $\frac{\text{Largest Quantity in one hold}}{\text{Daily rate per hatch} \times \text{Number of Hatches}}$ = Days

Daily rate per hatch x Number of Hatches
serving that hold

working hatch per day" กำหนดอัตราเฉลี่ยของการบรรทุกหรือขนถ่ายตามจำนวน...ต้นต่อ
ระวางต่อวัน

หรือ ข."At an average rate of... tons per available hatch per weather working day" กำหนดอัตราเฉลี่ยของการบรรทุกหรือขนถ่ายตามจำนวนต้นต่อระวางเรือที่จัดหาให้ได้ต่อวันที่อากาศเอื้ออำนวย

หรือ ค."At an average rate of... tons per hatch per weather working day" กำหนดอัตราเฉลี่ยของการบรรทุกหรือขนถ่ายต่อต้นต่อระวางต่อวันที่อากาศเอื้ออำนวย

ประโยค ข. จะแตกต่างจาก ค. ที่มีคำว่า "availale" กล่าวคือ จะมีผลว่าต้องหักเวลาที่ไม่สามารถจัดหาระวางเรือให้ได้ออก

(6) Weather working day ⁷²

a weather working day เป็นวันทำการใด ๆ ที่ลมฟ้าอากาศไม่เป็นอุปสรรคต่อการทำงานของเรือทั้งหมด หรือไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อการทำงานทั้งหมด ถ้ามีเจตนาที่จะทำงาน

⁷² The Charterparty laytime Definitions 1980 ระบุว่าคำว่า "weather working day" หมายถึง วันทำงานหรือส่วนของวันทำงานในเวลาที่เรือรอคิวเพื่อบรรทุกหรือขนถ่าย เรือจะต้องทำการดังกล่าวได้โดยไม่มีอุปสรรคอันเกิดจากลมฟ้าอากาศ ถ้าเกิดอุปสรรคนั้นขึ้นเวลาระหว่างนั้นจะไม่นับเป็นเลยไทม์ ซึ่งเวลาที่เกิดอุปสรรคนั้นควรได้เป็นเวลาทำงาน

3.1.4.1 กรณีที่กำหนดเลขไทยไว้ชัดเจน

ซึ่งอาจกำหนดเป็นวันหรือเป็นชั่วโมงก็ได้

ตัวอย่างของการกำหนดเป็นวัน

1) days หมายถึง 24 ชั่วโมง เริ่มจากเที่ยงคืนไป
จดอีกเที่ยงคืน เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น เช่น

"The cargo shall be loaded in...days
and discharged in... days"

2) Running day หมายถึงวันติดต่อกัน เช่น

"Laytime for Loading shall be not
more than.. running days of 24 hours....."

"The cargo shall be discharged...in
no more than... running days of 24 hours..." (เป็นเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาเช่า
เรือบรรทุกแร่ทั่ว ๆ ไป (Genorecon))

"Laytime for loading shall be no
more than three running days of 24 hours..." (เป็นเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา
เช่าเรือบรรทุกแร่เหล็ก)

3) Working days (วันหรือส่วนของวันทำการแต่ไม่
รวมวันหยุด) เช่น

"The cargo shall be (a) loaded in...
discharged in.... or (b) loaded and discharged in... full working
days..." (เป็นเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาเช่าเรือแบบสแกนดิเนเวีย (Scandinavian
Voyage Charter 1956 (Scancon)))

"The cargo to be loaded and discharge...
in....working days reversible, weather permitting..." (เป็นเงื่อนไขที่กำหนด
ไว้ในสัญญาเช่าแบบ Norsk Hydro-Elektrisk 1923 (Hydrocharter))

ตัวอย่างการกำหนดเป็นชั่วโมง

การกำหนดเป็นชั่วโมง หมายถึง running hours

(ซึ่งโมงที่ติดต่อกัน) เช่น

"The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16" (เป็นเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือ Uniform General Charter 1922 (Gencon))

"...running hours (Sundays and holidays excepted), weather permitting, shall be allowed the charterers for loading and discharge..." (เป็นเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือแบบ Tank Vessel Voyage Charter-Party)

"Laytime... running hours Sundays and holidays included" (เป็นเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือ Tanker Voyage Charter-Party (Inter-tankvoy 76))

3.1.4.2 กรณีกำหนดเลย์ไทม์ไว้เป็นการคำนวณ เช่น

ก) Days หรือ lay days (ไม่ได้หมายถึง 24 ชั่วโมง) เช่น

"Scale for loading and discharging
up to 1,000 tons - 300 tons per day
10/1,400 tons - tons per day
14/1,800 tons - 400 tons per day
18/2,200 tons - 400 tons per day
If larger by arrangement."

(เป็นเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาเช่าเรือบรรทุกแร่ฟอสเฟส

(Phoscon 1914)

ข) Running days (ไม่ได้หมายถึง 24 ชั่วโมง) เช่น
 "The steamer shall be loaded at the rate of 500 tons per running day" เรือต้องทำการบรรทุกในอัตรา 500 ตันต่อวัน

ค) Working days (ไม่ได้หมายถึง 24 ชั่วโมง)

ง) Days of 24 hours, 24 consecutive hours and 24 running เช่น

"The cargo shall be loaded at not less than the average rate of 1,500 tons for vessels with a summer deadweight ⁷³ of (etc.)...per weather working day of 24 consecutive hours..." (เงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือ Australian Grain Charter 1972)

"The cargo shall be taken from alongside be the Consignees at the port of discharge...at the average rate as stated in Box 19 per tons of 1,000 kilos per day of running hours..." (เงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือ Sovict Coal Charter 1962 (Sovcoal))

จ) The number of working or workable hatches (จำนวนระวางต่อการทำงาน) เช่น

"The cargo shall be discharged by the consignees...at the average rate of...standards per workable hatches per weather working day"

ฉ) Weather working days (ไม่ได้หมายถึง 24 ชั่วโมง) เป็นวันทำการที่อากาศเอื้ออำนวย เช่น

"The cargo shall be discharge by the consignees...at the average rate of....standards per workable hatches per weather working day"

⁷³ Deadweight หมายถึง น้ำหนักรวมของสินค้าที่เรือสามารถบรรทุกได้รวมทั้งน้ำหนักของเชื้อเพลิง อุปกรณ์ เครื่องมือ (Eric Sullivan F.I.C.S., The marine encyclopaedic dictionary, p. 104.)

"The cargo shall be loaded at the rate of 500 tons for cargo in bags and 1,000 for cargo in bulk, per weather working day" (เงื่อนไขสัญญาเช่าเรือ Australian Grain Charter 1928 (Austral))

3.1.4.3 กรณีที่ไม่ได้กำหนดเลย์ไทม์ไว้แน่นอน

ถ้าไม่ได้กำหนดเวลาเลย์ไทม์ไว้ หรือไม่ได้กำหนดให้คำนวณ เรือจะต้องทำการบรรทุกและขนถ่ายภายในเวลาอันสมควร (reasonable time) ⁷⁴ หนึ่ง หน้าที่ของผู้เช่าเรือนั้นจะต้องกระทำให้ดีที่สุดโดยต้องเตรียมสินค้าให้พร้อมที่จะทำการบรรทุก และยังมีหน้าที่บรรทุกและขนถ่ายสินค้าภายในเวลาอันสมควรด้วย หลักนี้นำไปใช้กับสัญญาขนส่งด้วย โดยปริยาย และเป็นหลักที่เป็นข้อกำหนดของประเพณีแห่งท้องถิ่น (local custom) แต่คู่สัญญา อาจระบุข้อความที่ไม่ได้กำหนดเลย์ไทม์ไว้แน่นอนตายตัวให้ถือเป็นหน้าที่โดยชัดแจ้ง ดังต่อไปนี้

"all despatch as customary" ⁷⁵ (กระทำโดย เร็วทั้งหมดตามธรรมเนียมประเพณี)

"with customary steamship despatch as fast as the steamer can receive and deliver" ⁷⁶

⁷⁴ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 43.

⁷⁵ The Charterparty Laytime Definitions 1980 ระบุคำว่า "customary despatch" ว่าหมายถึง ผู้เช่าเรือต้องทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเร็วเท่าที่จะกระทำได้ตามสถานการณ์ขณะที่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายนั้น

⁷⁶ คำว่า "as fast as the vessel can receive and deliver" หมายถึง เลย์ไทม์ที่มีระยะเวลาโดยคำนวณตามอัตราเฉลี่ยสูงสุดที่เรือจะทำงานได้เต็มกำลังเท่าที่จะสามารถบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้

"with all despatch, according to custom of the port"

"as fast as the steamer can deliver after having been berthed as customary"

"as fast as the steamer can deliver in accordance with the custom of the port"

"in the usual and customary time"

"The time for discharging at destination shall be in accordance with the custom of the port for Steamers at port of Discharge, except as hereinafter provide" (เป็นเงื่อนไขใน River Plate Charterparty 1914 (Centrocon))

แม้ว่าในสัญญาเช่าเรือจะไม่ได้กล่าวถึงว่าจะต้องทำการเกี่ยวกับสินค้าโดยเร็วตามสมควร หรือเพียงแต่กำหนดว่า การบรรทุกหรือขนถ่ายจะต้องกระทำโดยเร็วเท่าที่นายเรือต้องการ ผู้เช่าเรือก็ต้องมีหน้าที่กระทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าโดยเร็วตามสมควร

คำว่า "custom of the port" อาจจะรู้จักกันในตัวย่อว่า "c.o.p" ส่วนคำว่า "as fast as the steamer can receive and deliver" อาจจะรู้จักในตัวย่อว่า "f.a.c"

ก. "custom" "as customary" การอ้างถึง "custom", "as customary" ธรรมเนียมประเพณีอาจจะกำหนดว่าการบรรทุกหรือขนถ่ายกระทำตามธรรมเนียมประเพณีนั้นไม่จำเป็นต้องระบุไว้ในกฎหมาย แต่เป็นหน้าที่โดยปริยายที่ว่าเรือต้องทำงานในเวลาอันสมควร อันเป็นการปฏิบัติหน้าที่ที่ต้องทำงานตามประเพณีแห่งท้องถิ่น (local custom)

คำว่า "custom" ในที่นี้หมายถึง สิ่งที่เคยปฏิบัติกันในการทำเรือ ไม่ใช่ "custom" ในแง่ของกฎหมายที่ปฏิบัติกันจนเป็นที่ยอมรับว่าคู่สัญญาผูกพันและถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ดังที่ Lord Blackburn กล่าวในคดี Postlethwaite v. Frceland (1880)⁷⁷ ว่า The "custom" ในสัญญาเช่าเรือไม่ได้หมายถึง "custom" ในแง่ของคำที่กฎหมายใช้ แต่ความหมายของมันได้กำหนดขึ้นและสร้างจากทางปฏิบัติของการทำเรือ

ในกรณีที่คู่สัญญากำหนดให้การบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าภายในไปตาม "custom" หรือ "customary" การพิจารณาว่าควรจะให้เวลาแก่ผู้เช่าเรื่อนานเท่าใดจะต้องพิจารณาถึงสภาพแวดล้อมทั้งหมดซึ่งมาจาก the local custom ประกอบ

ข. Reasonable time not a fixed time

เรือจะต้องทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าภายในเวลาอันสมควร (a reasonable time) ไม่ว่าจะมีความเร่งรัดในสัญญาเช่าเรือหรือไม่ก็ตาม เช่น "with all despatch" หรือ "with customary steamship despatch" แม้ว่าจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำให้เกิดความแน่นอนว่าอะไรคือเวลาอันสมควร (a reasonable time) แต่ก็มีได้หมายความว่าสัญญาเช่าเรื่อนั้นกลายเป็นสัญญาเช่าเรือที่มีกำหนดเวลาแน่นอน (a fixed time) การพิจารณาว่าเวลาใดเป็นเวลาอันสมควรจะพิจารณาจากสภาพแวดล้อมทั้งที่เป็นอยู่ถาวรและชั่วคราวประกอบรวมทั้งขึ้นอยู่กับสถานการณ์ที่เรือเป็นอยู่ เช่น

คดี Carlton SS. Co. Ltd. v. Castle Mail Co. (1898)⁷⁸ เช่าเรือเพื่อบรรทุกสินค้า (รถไฟ) ตามธรรมเนียมปฏิบัติ (ยกเว้นวันอาทิตย์และวันหยุด) โดยให้เรือสามารถลอยลำอยู่ได้ตลอดเวลาที่อยู่ในสถานที่ที่ผู้เช่าเรือกำหนด ("load in the customary manner (Sundays and holidays excepted) always afloat

⁷⁷ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 44.

⁷⁸ Ibid., p. 46.

as and where ordered by the charterer, a cargo of rails") ในสถานที่ยกบรรทุกคืออู่เรือ Senhouse ทำเรือ Mary นี้จะต้องลิกเพียงพอที่เรือจะลอยลำอยู่ได้ตลอดเวลาที่อยู่ ณ ที่นั้นถ้าน้ำขึ้น (at spring tides) แต่ว่าเมื่อเวลาน้ำลงน้ำไม่มีความลิกพอ เหล่านี้เป็นข้อเท็จจริงที่ทั้งผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือทราบดีอยู่แล้ว ข้อเท็จจริงปรากฏว่าหลังจากเริ่มทำการบรรทุกไปแล้วเกิดน้ำลง เรือต้องออกจากอู่เรือเพื่อเลี่ยงไม่ให้เรือถูกพื้น หลังจากนั้นหลายวันต่อมาเรือจึงกลับมาเมื่อน้ำขึ้นและทำการบรรทุกจนเสร็จเรียบร้อย เจ้าของเรือเรียกเอาค่าตีเมอร์เรจหรือค่าเสียหาย ศาลสูงถือว่าผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบเพราะเจ้าของเรือได้ทราบดีอยู่แล้วว่า ในทางกายภาพของสถานที่ที่เรือทำการบรรทุกนั้นเป็นไปไม่ได้ที่เรือจะลอยลำอยู่ได้ตลอดเวลา ผู้เช่าเรือจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติหรือเกิดจากสภาพทางกายภาพที่อยู่ นอกเหนือจากความควบคุมของผู้เช่าเรือ

ค. Reasonable time in the circumstances

การจะพิจารณาว่าอะไรเป็นเวลาอันสมควรตาม

ประเพณีปฏิบัติของท่าเรือ จะต้องพิจารณาจากลักษณะสินค้า ลักษณะของเรือ และสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ทั้งหมดที่มีอยู่ในขณะนั้นด้วย

สถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมอื่น (other circumstances) นั้น รวมเอาข้อเท็จจริงทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับความเร็วในการบรรทุกหรือขนถ่ายซึ่งผู้เช่าเรือมิได้มีส่วนร่วม หรืออยู่ในความควบคุมของผู้เช่าเรือ และจะต้องนำสถานการณ์ที่เป็นอุปสรรคมาพิจารณาด้วย คือ เป็นเงื่อนไขปกติที่จะนำมาพิจารณา ถ้าขณะทำสัญญาเช่าเรือไม่มีการจำกัดความเสียหายไว้ ก็จะไม่ทราบถึงการคำนวณเสียหายของการบรรทุก หรือขนถ่ายในขณะลงนามในสัญญา จะเห็นถ้ามีเหตุการณ์ใดเกิดขึ้นที่เป็นอุปสรรคต่อการบรรทุกหรือขนถ่ายไม่ให้เรียบร้อยภายในเวลาอันสมควรแล้ว ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้านั้น เช่น

คดี Ford v. Cotesworth (1868)⁷⁹

เช่าเรือให้ไปส่งมอบสินค้าที่ Lima หรือ Valparaiso หรือสถานที่ที่ใกล้เคียงที่สุดที่เรือจะปลอดภัย โดยให้ปฏิบัติการดังกล่าวตามลักษณะปกติและตามธรรมเนียมประเพณี เมื่อเรือมาถึง Callao ท่าเรือของ Lima ในเดือนกุมภาพันธ์ 1866 ได้เข้าเทียบท่าและพร้อมที่จะทำการขนถ่ายในวันที่ 1 มีนาคม เมื่อเริ่มขนถ่ายก็เกิดความล่าช้าขึ้น เนื่องจากมีข่าวว่าเรือรบสเปนจะทิ้งระเบิดที่ Valparaiso เจ้าหน้าที่จึงปฏิเสธที่จะให้เรือบรรทุกสินค้าไปมากกว่านี้ ณ ศาลสถาน จึงทำให้สถานที่ว่าง เพื่อเปิดไว้ให้เรือรบสเปน เรือจึงต้องออกจากที่นั่นไปเกือบ ๆ 3 สัปดาห์ เจ้าของเรือเรียกค่าเสียหายจากการทวงเหนี่ยว (damages for detention) แต่ศาลตัดสินว่า ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบ

ไม่ว่าสัญญาเช่าเรือจะระบุ "all despatch according to the custom of the port" ไว้หรือไม่ เวลาในการบรรทุกขนถ่ายนั้น ผู้เช่าเรือต้องเอาใจใส่ตามสมควรต่อการว่าจ้าง และเจ้าของเรือต้องยอมรับอุปสรรคที่เป็นภาระขัดขวางอันเกิดจากธรรมเนียมปฏิบัติหรือทางปฏิบัติ หรือเป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะเกี่ยวเรือนั้น

อนึ่ง ความหมายของ reasonableness ไม่ได้ขยายรวมถึงหน้าที่ของผู้เช่าเรือในการจัดเตรียมสินค้า เพราะหน้าที่นี้เป็นหน้าที่เด็ดขาดอยู่แล้ว การไม่ปฏิบัติหน้าที่จึงเป็นการผิดสัญญา ผู้เช่าเรือจึงต้องรับผิดชอบไว้ตั้งแต่เป็นผลมาจากการกระทำที่เจ้าของเรือมีส่วนผิดอยู่ด้วยหรือมีข้อแก้ตัวตามที่ได้กำหนดยกเว้นความรับผิดไว้

สภาพแวดล้อมอื่นที่ควรนำมาพิจารณา ในการที่จะกำหนดว่าอะไรเป็นเวลาอันสมควรสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่าย เช่น

⁷⁹ Ibid., p. 47.

การนัดหยุดงาน (strikes)

การกระทำของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ (Action of
harbour authorities)

ข้อตกลงของผู้รับตราส่งกับผู้เช่าเรือ (Engagement
of consignees and charterers)

ข้อจำกัดของเครื่องมือเครื่องใช้เรือ (Limits
imposed by ship's gear)

การนัดหยุดงาน (strikes)

หนึ่งในสถานการณ์ที่มีอยู่ในขณะนั้นอาจเป็นการนัด

หยุดงาน เช่น บรรทุกแผ่นไม้สน (deals) และ ไม้ท่อนรถไฟ (sleepers) จากทะเลบอลติกไปยังการ์สตัน (Garston) สัญญาเช่าเรือระบุว่า "สินค้าต้องทำการขนถ่ายด้วยความเร็วตามธรรมเนียมประเพณี และกำหนดให้มีดีเมอรัจ 10 วัน ("to be discharged with all despatch as customary and ten days on demurrage over and above the said lying days...") ตามธรรมเนียมประเพณีของการ์สตัน บริษัทเช่าเรือเป็นผู้ทำการขนถ่ายสินค้า แต่เนื่องจากกรรมกรนัดหยุดงานจึงทำให้การขนถ่ายล่าช้าไป 4 วัน ศาลอุทธรณ์ถือว่า สัญญาเช่าเรือไม่ได้กำหนดเวลาขนถ่ายไว้แน่นอน จึงต้องพิจารณาตามสถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมตามธรรมเนียมและลักษณะการขนถ่ายของการ์สตัน ผู้เช่าเรือจึงไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้า ซึ่ง lord Esher ได้กล่าวว่ คำว่า "to be discharged with all despatch as customary" นั้นต้องพิจารณาเฉพาะคดีนั้น ๆ เป็นคดี ๆ ไป

การกระทำของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ (Actions of
harbour authorities)

ถ้าเจ้าหน้าที่ท่าเรือทำให้เกิดความล่าช้าหรือทำ

การขัดขวางการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าเขาไม่สามารถควบคุมการกระทำของเจ้าหน้าที่ท่าเรือนั้นได้ เช่น

คดี Good & Co. v. Isaacs (1892)⁸⁰

เช่าเรือเพื่อบรรทุกสัมภาระจากท่าเรือเมดิเตอร์เรเนียนไปยังฮัมเบอร์ก สัญญาเช่าเรือระบุว่า "ให้ทำการขนถ่าย ณ ท่าเทียบเรือที่ปกติใช้สำหรับผลไม้ด้วยความเร็วเท่าที่เรือจะสามารถส่งมอบให้ได้ตามธรรมเนียมประเพณีของสถานที่ที่ผู้เช่าเรือกำหนด" ("to be discharge at usual fruit berth as fast as steamer can deliver, as customary, and where ordered by the charterers.") เรือพร้อมที่จะส่งมอบสินค้า แต่ปรากฏว่าท่าเทียบเรือที่ปกติใช้สำหรับผลไม้ไม่ว่าง และคลังเก็บผลไม้ก็เต็มอันเนื่องมาจากการกระทำของเจ้าหน้าที่ท่าเรืออีก 5 วันต่อมาเรือจึงทำการขนถ่ายสินค้าได้ ศาลอุทธรณ์ปฏิเสธข้อเรียกร้องของเจ้าของเรือในคดีเมอร์เรจโดยให้เหตุผลว่า

1. หน้าที่ขนถ่ายของผู้เช่าเรือยังไม่เริ่มจนกว่าเรือจะเข้าเทียบท่าเรือ อันเป็นที่ปกติใช้สำหรับผลไม้ได้
2. เรือจะไม่เข้าเทียบท่าจนกว่าจะได้เข้าใช้ท่าเทียบเรือโดยตรงหรือด้วยความยินยอมของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ
3. คำว่า "customary" นั้นต้องเป็นการกล่าวถึงการขนถ่ายและส่งมอบสินค้าของเรือมากกว่าที่จะกล่าวถึงการส่งมอบสินค้าของผู้เช่าเรือ หรือรับตราส่งและหมายถึงการขนถ่ายและการส่งมอบต้องกระทำโดยเร็วเท่าที่ธรรมเนียมปฏิบัติของท่าเรือจะอนุญาตโดยไม่เกิดความล่าช้าที่ทำให้ผู้เช่าเรือต้องรับผิดชอบ

ผู้พิพากษา Kay กล่าวว่า "to be discharged as fast as steamer can deliver as customary" หมายความว่า การขนถ่ายและส่งมอบต้องกระทำโดยเร็วเท่าที่ธรรมเนียมปฏิบัติของท่าเรือจะอนุญาต และเจ้าของเรือต้องเสี่ยงภัยในความล่าช้าของการขนถ่ายอันเนื่องมาจากธรรมเนียมปฏิบัติของท่าเรือเอง

⁸⁰ Ibid., p.51.

ข้อตกลงของผู้รับตราส่งกับผู้เช่าเรือ (Engagement of consignees and charterers)

ข้อตกลงที่ผู้ส่งสินค้า ผู้รับตราส่ง หรือผู้เช่าเรือได้ทำขึ้นก่อนแล้ว อาจมีผลต่อระยะเวลาในการบรรทุกหรือขนถ่าย เจ้าของเรือต้องยอมรับในความล่าช้าตามสมควรที่เป็นผลมาจากการทำธุรกิจตามปกติของผู้ส่งสินค้า ผู้รับตราส่ง หรือผู้เช่าเรือ

ความล่าช้านั้นจะเป็นความล่าช้าของผู้รับตราส่งมากกว่าเป็นของผู้เช่าเรือ เช่น

คดี *Watson v. Borner* (1900)^{e1} ผู้เช่าเรือขายสินค้าให้แก่เจ้าของท่าเทียบเรือเอกชน ซึ่งในสัญญาเช่าเรือได้ระบุให้ท่าเทียบเรือเหล่านี้เป็นที่หมายปลายทางและระหว่างการเดินทางเริ่มเวลา 6.00 น. หลังจากที่เรือพร้อมเมื่อได้เข้าเทียบท่าแล้ว แต่เพื่อความสะดวกของเจ้าของท่าเทียบเรือ ซึ่งเป็นผู้รับสินค้าตามบิลออฟเลดิง จึงทำให้เรือเข้าเทียบท่าล่าช้า ถือว่าผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้า เลยไหม้จะไม่เริ่มจนกว่าเรือจะได้เข้าเทียบท่า

คดีนี้คล้ายกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นใน

คดี *Ogmore SS. Co. Ltd. v. H. Borner & Co. Ltd.* (1901)^{e2} สัญญาเช่าเรือระบุว่า เรือต้องบรรทุกแร่เหล็กจาก Cartagena หรือ Pormar ไปยังอยู่เรือ Senhouse ในท่าเรือ Mary และส่งมอบสินค้าที่ขึ้นตามธรรมเนียมปฏิบัติของท่าเรือ ส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง เมื่อเรือมาถึงท่าเรือ Mary ผู้ซื้อสินค้าได้ทำการขนถ่ายสินค้าหลายลำอยู่ในอยู่เรือแล้ว เป็นผลให้เรือเกิดความล่าช้า และเมื่อเข้าไปในอยู่เรือแล้วต้องรอ

^{e1} Ibid., p. 52.

^{e2} Ibid., p. 53.

อยู่ 12 วันกว่าจะเข้าเทียบท่าได้ เพราะตามกฎหมายท้องถิ่นนั้นไม่ยอมให้ผู้รับตราส่งนำเรือเข้าไปขนถ่ายในอู่เรือในเวลาเดียวกันเกินกว่า 3 ลำ ศาลพาณิชย์ (Admiralty Court) ตัดสินว่าผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้า และผู้พิพากษา Gorell Barnes ได้กล่าวว่าผู้เช่าเรือไม่อยู่ในฐานะที่จะขัดขวางเจ้าของเรือในการนำเรือเข้าไปในอู่เรือได้ ถ้าผู้เช่าเรือทำเช่นนั้นจึงควรจะให้เขารับผิดชอบและให้ถือเสมือนว่าเรือได้เข้าไปในอู่เรือแล้ว

ข้อจำกัดของเครื่องมือเครื่องใช้เรือ (Limits imposed by ship's gear)

โดยปกติผู้เช่าเรือมีหน้าที่ทำการขนถ่ายโดยเร็วตามเวลาอันสมควร แต่หน้าที่นี้อาจไม่สัมพันธ์กับข้อจำกัดในสิ่งอำนวยความสะดวกของเรือ ดังข้อจำกัดนี้จะใช้โดยปริยาย ถ้าเรือไม่ได้ระบุดัดแจ้ง และผู้เช่าเรือก็ไม่สามารถจะคาดเดาการทำงานของเรือว่าจะสามารถทำการได้โดยเร็วตามสมควรได้เท่าใด ถ้าอุปกรณ์ของเรือเป็นอุปสรรคต่อการกระทำโดยเร็วตามสมควรก็อาจระบุไว้ชัดเจนว่า "provided steamer can deliver it at this rate" เช่น

คดี Northfield SS. Co. v. Compagnie L'Union des Gas (1912)⁸³ เช่าเรือเพื่อบรรทุกถ่านหินจาก Sunderland ไปยัง Savona สัญญาระบุว่าจะได้รับสินค้าจากข้างเรือในอัตราเฉลี่ย 500 ตันต่อวัน ในวันที่อากาศเอื้ออำนวย วันอาทิตย์ และวันหยุด และจัดหาเครื่องขนถ่ายที่สามารถส่งมอบสินค้าได้ตามอัตรา ("provided steamer can deliver it at this rate") เวลาจะเริ่มไม่ว่าเรือจะเข้าเทียบท่าได้หรือไม่ แต่เกิดความล่าช้าในการเข้าเทียบท่า เนื่องจากกฎระเบียบของผู้ใช้แรงงานบนฝั่ง ซึ่งรวมทั้งกฎของท่าเรือด้วย จึงไม่ได้ขนถ่ายสินค้าจนกว่าเรือจะเข้าไปจอดเทียบท่าเทียบเรือได้ ศาลอุทธรณ์ถือว่าเวลาเฉลี่ย 1 ชั่วโมง เริ่มเมื่อได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมและเรือพร้อมที่จะขนถ่าย

⁸³ Ibid.

ส่วนประเด็นคำว่า "provide steamer can deliver at this rate" นั้นเกี่ยวกับอัตราขนถ่ายสินค้า เมื่อเวลาขนถ่ายเริ่มขึ้น และเกี่ยวกับเครื่องจักรที่อำนวยความสะดวกต่อการส่งมอบซึ่งเกี่ยวกับโครงสร้าง และเครื่องประกอบของเรือ ไม่เกี่ยวกับตำแหน่งที่เรืออยู่ในท่าเรือหรือการจัดหาแรงงานบนฝั่ง

3.1.4.4 เงื่อนไขต่าง ๆ ของการเริ่มนับเลย์ไทม์

ปกติเงื่อนไขของการเริ่มต้นนับเลย์ไทม์จะประกอบด้วย

- 1) เรือได้มาถึงที่หมายตามที่ตกลงกันไว้
- 2) เรือต้องพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่าย และ
- 3) ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในเวลาหรือภายหลังที่ผู้เช่าเรือหรือตัวแทนผู้เช่าเรือมาถึง และระยะเวลาหนึ่งตามที่ได้กำหนดไว้หลังจากได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมได้ผ่านพ้นไปแล้ว (ดังรายละเอียดที่กล่าวใน 3.1.3) เงื่อนไขการเริ่มนับเลย์ไทม์ดังกล่าวนี้ อาจถูกเปลี่ยนแปลงได้โดยคู่สัญญาซึ่งระบุข้อความไว้ชัดเจนในสัญญาเช่าเรืออันมีผลทำให้เวลาเลย์ไทม์เริ่มนับเร็วหรือช้ากว่าหลักเกณฑ์ปกติก็ได้ ตัวอย่างของข้อความหรือเงื่อนไขที่ทำให้การเริ่มนับเลย์ไทม์เปลี่ยนไป เช่น

"Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be." (clause 6 (c) ใน Uniform General Charter (Gencon)) เวลาที่เสียไปเนื่องจากการคอยท่าเทียบเรือให้นับเป็นเวลารรทุกหรือขนถ่ายแล้วแต่กรณี

"Whether in berth or not"⁸⁴ คำเหล่านี้อาจจะพบในข้อกำหนด laytime เป็นจำนวนมากเช่น "Time to commence where steamer is ready

⁸⁴ The Charterparty Laytime Definitions 1980 ได้ให้ความหมายของคำว่า "whether in berth or not" หรือ "berth or berth" หมายถึง ถ้าสถานที่ที่ระบุให้เป็นที่บรรทุก หรือขนถ่ายเป็นท่าเทียบเรือ และเรือไม่สามารถเข้าไปในท่าเทียบเรือได้ทันทีเมื่อเรือมาถึง ณ ท่าเรือที่ทำเทียบเรือตั้งอยู่ เพื่อยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม

to unload and written notice given, whether in berth or not" (เวลาเริ่มเมื่อเรือพร้อมที่จะขนถ่ายและได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ไม่ว่าจะเรือจะเข้าเทียบท่าได้หรือไม่) หรือ "Time at second port to count from arrival of vessel at second port, whether in berth or not" (เวลา ณ ท่าเรือแห่งที่สองจะเริ่มนับเมื่อเรือมาถึงท่าเรือแห่งที่สอง ไม่ว่าจะเข้าเทียบท่าได้หรือไม่)

"Time to commence on being report at custom house"
เวลาเลยไทม์เริ่มเมื่อได้รายงานไปยังศุลกากรแล้ว

"In regular turn" มีข้อความที่เกี่ยวข้องกับการรอคิวเพื่อบรรทุกสินค้า คือ "The cargo to be loaded....in regular turn as customary... commencing when written notice is given of steamer being ready to load..." (สินค้าที่จะทำการบรรทุกขึ้นเรือจะต้องรอคิวเพื่อทำการบรรทุกตามธรรมเนียมปฏิบัติของท่าเรือนั้น เวลาของการบรรทุกจะเริ่มเมื่อได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของเรือที่จะบรรทุกแล้ว)

"Demurrage in respect of all time waiting" ประโยคนี้อาจจะให้สิทธิเจ้าของเรือที่จะเรียกค่าดีเมอรัเรจได้ แม้ว่าเรือยังไม่มาถึง (not an arrived ship)

"Time to count twenty-four hours after arrival at or off the port" เวลาเริ่มนับหลังจากที่เรือมาถึง ณ ท่าเรือ หรือมาถึงบริเวณท่าเรือแล้ว 24 ชั่วโมง

นอกจากนี้อาจมีข้อความอื่น ๆ ที่คล้ายคลึงกับข้อความเหล่านี้ซึ่งระบุให้เวลาเลยไทม์เริ่มต้นเร็วหรือช้ากว่าหลักเกณฑ์ปกติก็ได้

ในลำดับต่อไปจะขออธิบายตัวอย่างที่กล่าวข้างต้นดังนี้

ก. "Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time, as the case may be" และ "Time lost in waiting for berth to count as discharging time" หมายถึงเวลาที่สูญเสียไปเนื่องจากการคอยท่าเทียบเรือให้นับเป็นเวลาบรรทุก หรือขนถ่ายแล้วแต่กรณี แม้ว่าเรือจะยังไม่ถึงที่หมายตามสัญญา หรือแม้หนายเรือจะยังไม่ได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมก็ตาม

ดังนั้น ในกรณีสัญญาเช่าเรือแบบท่าเทียบเรือ (berth charter-party) ซึ่งได้ระบุชื่อท่าเรือแล้วและจะแจ้งชื่อท่าเทียบเรือให้ทราบภายหลัง เวลาที่คอยหลังจากที่เรือมาถึงท่าเรือแล้วให้นับเป็นเวลาบรรทุกหรือขนถ่าย แม้ว่าในกรณีเช่นนี้เรือยังต้องคอยเพื่อเข้าเทียบท่าและไม่สามารถยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม

นอกจากนี้ ผู้พิพากษา Donalson ได้กล่าวเกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือแบบท่าเทียบเรือ (berth charterparty) ว่า ขณะที่เรือจะถือว่ามาถึง และขณะที่เรือหยุดคอยเพื่อเข้าเทียบท่า เกือบจะเป็นเวลาเดียวกัน เพราะการที่เรือหยุดคอยเมื่อเคลื่อนตัวตรงเข้าไปยังท่าเทียบเรือ และเข้าไปถึงท่าเทียบเรือก็จะกลายเป็นเรือมาถึง

คดี North River Freighter Ltd. v. President of india (1956)⁸⁵ เรือ The Radnor บรรทุกถั่วเหลือง (soya bean) จากท่าเทียบเรือที่ปลอดภัยที่หนึ่งใน Dairen (Manchuria) ไปยัง Madras และ Calcutta สัญญาเช่าเรือระบุใน clause 17 ว่า "เลย์เดย์ (lay days) เริ่มหลังจากที่นายเรือได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมแล้ว 24 ชั่วโมง" และยังระบุอีกว่า "เวลาที่สูญเสียไปในการคอยเพื่อเข้าเทียบท่าให้นับเป็นเวลาบรรทุก" ("Time lost in waiting for berth to count as loading time") ข้อเท็จจริง

⁸⁵ Ibid., p. 127.

ปรากฏว่า เรือได้ทอดสมอในที่ทอดสมอสำหรับตรวจโรคติดต่อ ณ ศุลกสถานของ Dairen และ
เจ้าหน้าที่ท่าเรือทำการปิดวิญญูและนำเอกสารของเรือไป (a number of ship's documents)
และห้ามไม่ให้ติดต่อกับคนฝั่ง อีกเจ็ดวันต่อมาเรือจึงเข้าเทียบท่า (แม้ว่าจะไม่ได้ทำการบรรทุกที่นั่น)
และวันต่อมานายเรือจึงยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมได้ ศาลอุทธรณ์ถือว่าเจ้าของเรือมีสิทธินับเวลา
ทั้งสิ้น 8 วัน ถือเป็นเวลาที่ใช่ไป แม้ว่าจะยังไม่ได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวก็ตาม

ผู้พิพากษา Singleton ให้ความเห็นเกี่ยวกับคดีนี้ว่า ข้อความที่
เกี่ยวกับเวลาที่สูญเสียชีวิตจะดูจาก clause 17 เวลาที่สูญเสียชีวิตจากการคอยเพื่อเข้าท่าเทียบเรือ
นั้นจะตกเป็นภาระของผู้เช่าเรือ ซึ่งตัวแทนของเขาได้ทราบหรือควรจะทราบถึงสภาพของท้องถิ่น
นั้นดี และเห็นว่าการต้องยื่นหนังสือบอกกล่าวภายใต้ clause 17 นั้นจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อเรือได้มา
ถึง ณ ที่หมายตามที่ตกลงแล้วเท่านั้น ในกรณีของสัญญาเช่าเรือแบบท่าเทียบเรือ (berth
charterparty) นี้ "...นายเรือจะไม่ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมตาม clause 17 จนกว่า
เรือจะมาถึง ณ ท่าเทียบเรือที่หมาย ซึ่งตามสัญญาเช่าเรือนี้จะต้องปฏิบัติการ ณ ท่าเทียบเรือที่
ปลอดภัยท่าหนึ่งใน Dairen" ฉะนั้นข้อโต้แย้งของผู้เช่าเรือที่ว่า "เวลาที่สูญเสียชีวิตจะไม่เริ่มนับ
แม้ว่าเรือจะได้เข้าไปยังท่าเทียบเรือแล้วจะไม่สามารถทำงานได้ก็ตาม ก็ต้องถือว่าเงื่อนไขที่เป็น
ข้อยกเว้นที่ว่า "...เวลา...จะไม่นับ....." ("....time....shall not count...")
จะไม่ใช้กับกรณีนี้

สรุปคดีนี้ แม้ว่าเรือยังไม่เข้าไปถึงที่หมายและไม่ยื่นหนังสือบอกกล่าว
ความพร้อม เวลาที่สูญเสียชีวิตจากการรอเพื่อเข้าเทียบท่า (berth) ก็เริ่มนับแล้วตั้งแต่เรือไปถึง
ท่าเรือ (port) ผู้เช่าเรือจะยกเอาเงื่อนไขของการเริ่มนับ เลย์โทม์ หรือ เลย์เดย์ ตาม
clause 17 มาเป็นข้อแก้ตัวไม่ได้^{๘๖}

ประโยคที่เขียนว่า "The time lost is to count as
loading or discharging time" นั้น ให้นับเวลาที่สูญเสียชีวิตจากการคอยเป็นเวลารบรรทุก
หรือขนถ่ายด้วย และถ้าเงื่อนไขการนับเลย์โทม์กำหนดไว้อย่างไร เวลาที่สูญเสียชีวิตจากการคอยก็
ควรอยู่ภายใต้เงื่อนไขนั้นเช่นกัน เช่น กรณีที่เลย์โทม์ไม่นับวันหยุดและวันอาทิตย์รวมคำนวณเข้า
ด้วย เวลาที่สูญเสียชีวิตก็ไม่นับวันเหล่านี้รวมคำนวณเข้าด้วยเช่นกัน

^{๘๖} Ibid., p. 129.

ดังเช่นในคดี North River Freighters Ltd. v. President of India (1956) ที่กล่าวไว้ว่า วันที่เรือทอดสมอเป็นวันอาทิตย์ และต่อจากวันอาทิตย์เรือก็มาถึงยังท่าเทียบเรือในขั้นต้น (preliminary berth) ผู้พิพากษา Singleton กล่าวว่า "Time lost in waiting" ใน clause 17 ไม่มีผลต่อการที่เจ้าของเรือจะได้สิทธิต่อเวลาที่เสียไปจากการคอยท่าเทียบเรือ clause 17 เพียงแต่บอกถึงการเริ่มคำนวณเลย์เดย์ (lay days) เท่านั้น ไม่ได้ชี้แจงแก่กันและกัน

ศาลอุทธรณ์ ถือว่า ข้อความเวลาที่เสียไปจากการคอยท่าเทียบเรือ เป็นอิสระจากข้อความการเริ่มนับเลย์เดย์ซึ่งมิได้ขึ้นอยู่กับกันและกัน

ในคดี Metals and Ropes Co. Ltd. v. Filia Compania Limitada (1966)⁸⁷ คำว่า "Time lost in waiting for berth to count as discharging time" ได้ระบุในสัญญาเช่าเรือ เพื่อบรรทุกเศษเหล็ก (scrap metal) จากอังกฤษไปยังอิตาลี ในวันเสาร์เรือได้ทำการทอดสมอ ณ The Roads⁸⁸ นอกบริเวณการค้าของ Genoa แต่ไม่สามารถท่าเทียบเรือเพื่อเข้าเทียบท่าได้ ในวันจันทร์เรือได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมแม้เรือจะยังไม่มาถึงก็ตาม และในวันอังคารเรือจึงได้เข้าเทียบท่าและเริ่มทำการขนถ่าย ผู้เช่าเรือถือว่าเวลาระหว่างเที่ยงวันเสาร์ ถึง 8.00 น. ของวันจันทร์ไม่นับเป็นเลย์เดย์ใหม่ แต่ผู้พิพากษา MaNair ได้ตัดสินตามคำพิพากษาใน The North River Freighters ที่ว่าเวลานั้นไม่ควรนับเป็นเลย์เดย์ใหม่ แต่ถ้าเรือได้เข้าเทียบท่าแล้วก็ต้องคำนวณเวลาที่สูญเสียไปจากการคอยเข้าเทียบท่ารวมคำนวณเข้าด้วย

คำว่า "Time lost waiting for berth to count as laytime" ที่ใช้กับสัญญาเช่าเรือแบบท่าเรือ (port charterparty) เรือมาถึง (arrived ship) แล้วแต่ไม่สามารถเข้าไปยังท่าเทียบเรือขนถ่ายได้ เวลาที่สูญเสียไปจะอยู่ภายใต้ข้อยกเว้นเดียวกัน ถือเป็นเหมือนว่าเวลาเลย์เดย์เริ่มนับ ดังนั้นแม้จะใช้ข้อความเดียวกันแต่แนวคิดของสอง

⁸⁷ Ibid., p. 129.

⁸⁸ สถานที่ในทะเลซึ่งไกลจากฝั่งและอยู่นอกอ่าว เป็นที่ที่เรือสามารถจอดได้อย่างปลอดภัย ณ ที่ทอดสมอเรือนั้น

แบบแตกต่างกัน คือ อันหนึ่ง "time lost" จะไม่อยู่ภายใต้ข้อยกเว้นของเลย์ไทม์ แต่อีกอันหนึ่งเป็นเลย์ไทม์และอยู่ภายใต้ข้อยกเว้นของเลย์ไทม์ด้วย เช่น

คดี Aldebaran Compania Martime S.A. Panama v. Aussenhaudel A.G. Zurich (1977)⁸⁹ เช่าเรือตามแบบ Gencon บรรทุกปูนซีเมนต์จาก Novorosisk ไปยัง Tripoli ประเทศลิเบีย สัญญาใน clause 4 ระบุว่า "เวลาจะเริ่มนับเมื่อเวลา 14.00 น. ถ้ายื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมของการขนถ่ายก่อนเที่ยง และเวลาที่สูญเสียไปในการคอยท่าเทียบเรือให้นับเป็นเลย์ไทม์ "clause 20 ระบุว่า" ให้ขนถ่ายในอัตรา 625 เมตริกตันต่อวันทำการที่อากาศเอื้ออำนวยตลอด 24 ชั่วโมงติดต่อกัน (weather working days of 24 consecutive hours) วันศุกร์และวันหยุดไม่นับ "clause 21 ระบุว่า" ณ ท่าเรือขนถ่าย (discharging port) เวลานั้นจากเพียงวันพฤหัสบดีหรือเที่ยงวันก่อนวันหยุดตามกฎหมายไปจนถึง 8.00 น. ของวันทำการถัดไปไม่นับ แม้ว่าจะใช้เวลานั้นทำงานก็ตาม ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือมาถึงสถานที่ทอดสมอของ Tripoli (Tripoli roads) ซึ่งอยู่ภายในท่าเรือ และเรือได้มาถึง เมื่อวันที่ 2 มกราคม 1973 และได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ดังนั้น ในระหว่างเวลาเลย์ไทม์เรือไม่สามารถเข้าไปถึงท่าเทียบเรือถ่ายได้ จนกระทั่งวันที่ 9 มกราคม เวลา 8.00 น. จึงได้เริ่มทำการขนถ่ายและเสร็จเมื่อวันที่ 24 มกราคม เจ้าของเรือจึงนับเลย์ไทม์ทั้งหมด 6 วัน ในขณะที่เรือคอยท่าเทียบเรือ จึงมีผลทำให้เกิดดีเมออร์เรจขึ้น แทนที่จะเป็นเงินรางวัล (despatch) ที่ผู้เช่าเรือควรจะได้รับ

ศาลสูงตัดสินว่าผู้เช่าเรือเป็นฝ่ายชนะ และยอมให้ทับเลย์ไทม์เฉพาะวันทำการที่อากาศเอื้ออำนวย (The weather working days)

⁸⁹ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 130.

คดีนี้ Lord Diplock เห็นว่า ผู้เช่าเรือได้ปฏิบัติตามสัญญาเสร็จเรียบร้อยภายในเวลาเลยไทม์ตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ และเขาได้ทบทวนคำพิพากษาเก่าที่เขาได้ตัดสินไปแล้วและกล่าวว่า ศาลสูงไม่จำเป็นต้องถูกผูกพันตามคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์ในคดีเก่า (คดี The Ionian Navigation 1971) ซึ่งเป็นการตีความหมายที่แท้จริงของ "time lost" ในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวแบบ Gencon และเขาได้กล่าวว่าในคดีเรือ The Radnor (The North River Freighters Ltd.) นั้นผิดเพราะเวลาที่เสียไปจากการคอยท่าเทียบเรือควรจะเอาออกจากการคำนวณเลยไทม์ที่ใช้ไป ถ้าเรือได้อยู่ในท่าเทียบเรือจริง ๆ ดังนั้น ในคดีที่เรือมาถึง (an arrived ship) ตามสัญญาเช่าเรือเพราะว่าเรือนั้นไม่มีอะไรที่เป็นการขัดแย้งกันระหว่างข้อความของเลยไทม์กับข้อความของ the time lost และสรุปว่าการเปลี่ยนคำว่า "count as discharging time" มาเป็น "counted as laytime" ไม่มีความหมายแตกต่างกัน

ผู้เขียนเข้าใจว่า การระบุคำว่า "count as discharging time" หรือ "counted as laytime" ไม่มีความหมายแตกต่างกัน แต่คำเหล่านี้เมื่อใช้กับข้อเท็จจริงที่ต่างกันทำให้ผลแตกต่างกัน กล่าวคือ ในคดี North River Freighters Ltd. v. President of India 1956 เป็นสัญญาเช่าเรือแบบท่าเทียบเรือซึ่งเรือจะต้องมาถึงยังท่าเทียบเรือ จึงจะถือว่าเรือมาถึง (arrived ship) ตามความหมายของเงื่อนไขการเริ่มนับเลยไทม์ แต่ข้อเท็จจริงในคดีนี้ เรือมาถึง ณ ที่ทอดสมซึ่งอยู่ภายในท่าเรือ (port) แต่ยังไม่สามารถเข้ามาในท่าเทียบเรือจึงจะถือว่าเรือมาถึงตามเงื่อนไขของการเริ่มนับเลยไทม์ยังไม่ได้ ฉะนั้นเวลาที่คอยท่าเทียบเรืออยู่นั้นจึงไม่ใช่เวลาเลยไทม์ที่แท้จริง กล่าวคือเวลาที่สูญเสียไปจากการคอยนั้นให้นับเป็นเลยไทม์ และก็ไม่ต้องอยู่ภายใต้ช้อยกเว้นของเลยไทม์ด้วย ส่วนคดี Aldebarem Compania Maritime S.A. Panama v. Aussenhandel A.G. Zurich (1977) เป็นสัญญาเช่าเรือแบบท่าเรือ (port charterparty) เมื่อเรือมาถึงภายในบริเวณของท่าเรือแล้ว ก็ถือว่าเรือมาถึง (arrived ship) แล้ว และเมื่อได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมแล้ว เวลาที่เรือคอยเพื่อเข้าเทียบท่า (a berth) จึงเป็นเวลาเลยไทม์จริง ๆ ฉะนั้น เวลาที่คอยเพื่อเข้าเทียบท่าจึงต้องอยู่ภายใต้ช้อยกเว้นของเลยไทม์ด้วย

ข. "Whether in berth or not"

การใช้คำว่า "Whether in berth or not" (บางครั้งใช้คำย่อว่า "wibon") หรือคำที่คล้ายกัน เป็นเหตุให้เลย์โทม์เริ่มนับ แม้ว่าเรือจะยังไม่ถึงท่าเทียบเรือ (berth) อันเป็นที่หมายก็ตาม โดยอาจจะระบุว่าเลย์โทม์ยังไม่เริ่มนับจนกว่าเรือจะมาถึงท่าเรือ (port) และเพิ่มคำว่า "whether in berth or not" ผลก็คือว่า เมื่อเรือมาถึงท่าเรือแล้วเลย์โทม์จะเริ่มนับทันทีไม่ว่าเรือจะได้เข้าเทียบท่า (berth) หรือไม่ก็ตาม ตัวอย่างเช่น

คดี Northfield SS. Co. v. Compagine L' Nion des Gaz (1912)^{๙๐} เข้าเรือตามแบบสัญญา North-East Coast (จาก Tess ถึง Berwick) Coal Charter form 1896 (ปัจจุบันเป็น The East Coast Charterparty 1922 (Medcon)) บรรทุกถ่านหินจาก Sutherland ไปยัง Savona ซึ่งเรือต้องส่งมอบสินค้าข้างท่าเทียบเรือและหรือเรือและหรือเรือเล็ก (craft) ตามที่ผู้เช่าเรือกำหนดหรือสถานที่ใกล้เคียงที่เรือจะเข้าไปได้อย่างปลอดภัย และสามารถส่งมอบสินค้าได้ปลอดภัยด้วย และเรือลอยลำอยู่ได้เสมอ... "เงื่อนไขเลย์โทม์ระบุว่า "เวลาเริ่มเมื่อเรือพร้อมที่จะขนถ่ายและได้ยื่นหนังสือบอกกล่าว ไม่ว่าจะเข้าเทียบท่าได้หรือไม่" เมื่อเรือไปถึง Savona และจอดข้าง ๆ ท่าเรือ (port) และอ่าว (harbour) ปรากฏว่าท่าเรือและอ่าวทั้งหมดมีเรืออื่นใช้อยู่ เป็นผลให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือห้ามมิให้เรือเข้าจอด และกรรมกรบนฝั่งก็ไม่ทำงานจนกว่าเรือจะได้เข้าเทียบท่า (berth) ที่อยู่ข้างท่าเทียบเรือสำหรับเรือใหญ่เข้าจอด (a wharf) ผู้เช่าเรือโต้แย้งว่า เรือไม่มีความพร้อมและยังไม่ถึง (arrived ship) ในอีก 3 วันต่อมาเรือจึงถือว่าพร้อมและมาถึงเพราะได้เข้าเทียบท่าและเริ่มขนถ่าย ศาลอุทธรณ์ปฏิเสธข้อโต้แย้ง และถือว่าเลย์โทม์เริ่มนับเมื่อเรือได้เข้าจอด (moored) และพร้อมที่จะขนถ่ายรวมทั้งได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ซึ่งเป็นผลมาจากข้อความที่ว่า "ไม่ว่าจะได้เข้าเทียบท่าหรือไม่" ("whether in berth or not")

^{๙๐} Ibid., p.134.

ถ้ากำหนด "whether in berth or not" แล้วมักจะเกิดปัญหาถกเถียงกันว่าเรือไม่พร้อมที่จะขนถ่าย ซึ่งที่จริงแล้วถ้าเรือพร้อมในส่วนที่เรือจัดเตรียมแล้วแม้เรือจะไม่ได้เข้าไปอยู่ในท่าเทียบเรือ ก็ไม่ใช่เรื่องสำคัญอะไร

อนึ่งภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ เลย์ไทม์จะหยุดนับถ้าเกิดการนัดหยุดงาน (strikes) ปิดงานงดจ้าง (lock-outs) จราจร (civil commotions) หรือกรณีอื่นหรืออุบัติเหตุที่เป็นอุปสรรค หรือทำให้เกิดความล่าช้าในการขนถ่าย แม้ว่าสัญญาเช่าเรือจะมีคำว่า "whether in berth or not" ก็ตาม

การใช้คำว่า "whether in berth or not" ที่มีผลให้เริ่มนับเลย์ไทม์เมื่อเรือมาถึงและมีความพร้อมที่จะขนถ่ายพร้อมกับได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมนั้น การที่เรือมาถึงต้องมาถึงที่หมาย เช่น อยู่ในบริเวณท่าเรือ ถ้าอยู่นอกบริเวณท่าเรือจะเริ่มนับเลย์ไทม์ยังไม่ได้ เช่น

คดี Oldendorff (E.L.) & Co. G.m.b.H. v. Tradax Export S.A (1973)⁹¹ สัญญาเช่าเรือระบุคำว่า "whether in berth or not" ไว้ด้วย ศาลถือว่าแม้จะมีคำนี้แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าจะให้สิทธิเจ้าของเรือนับเลย์ไทม์ตั้งแต่วันที่เรือทอดสมอ ณ ที่ปกติเป็นที่จอดคอย ซึ่งอยู่นอกบริเวณท่าเรือพาณิชย์ (The commercial area) ของ Liverpool หรือ Birkenhed เท่ากับว่าการจะใช้ข้อความที่ระบุข้างต้นได้นั้น เรือต้องไปถึงที่หมายด้วย เลย์ไทม์จึงจะเริ่มนับ

นอกจากนี้ คำว่า "whether in berth or not" แม้เรือจะไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ก็ทำให้เลย์ไทม์เริ่มนับ แต่การไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้จะต้องเกิดจากสภาพของท่าเทียบเรือเอง ถ้าเกิดจากเหตุอื่นเลย์ไทม์จะไม่เริ่มนับ เช่น

⁹¹ Ibid., p. 135.

คดี Bulk Transport v. Seaystal shipping (1988)⁹²

เช่าเรือตามแบบสัญญา Gencon เป็นสัญญาเช่าเรือแบบท่าเทียบเรือ (berth charterparty) ซึ่งระบุให้ท่าเทียบเรือเป็นที่หมายตามสัญญาและระบุว่า "เวลาที่สูญเสียไปจากการคอยท่าเทียบเรือให้ถือว่าเป็นเวลาขนถ่าย" เรือได้บรรทุกเหล็กจากอิตาลีไปยังฮุสตัน รัฐเท็กซัส สหรัฐอเมริกา เมื่อเรือมาถึงฮุสตันก็เกิดหมอกลงจัด ทำให้เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ แม้ว่าท่าเทียบเรือจะว่างอยู่ก็ตาม แต่นายเรือได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมให้แก่ผู้เช่าเรือทั้งที่ยังไม่สามารถทำการขนถ่ายได้ และเรือทำการขนถ่ายจริงในอีก 3 วันต่อมา เจ้าของเรือเรียกค่าดีเมอร์เรจ 3 วัน แต่ผู้เช่าเรือปฏิเสธ อนุญาโตตุลาการเห็นว่าเจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าดีเมอร์เรจได้ 3 วัน แต่เรื่องนี้ได้มีการอุทธรณ์ไปยังศาลชั้นต้นจนถึงศาลสูงสุด ซึ่งมีประเด็นว่า เวลาที่เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้เพราะหมอกลงจัด อันมิใช่เกิดจากท่าเทียบเรือไม่พร้อมที่จะให้เรือเข้าเทียบท่า จะนับเป็นระยะเวลาขนถ่ายสินค้าได้หรือไม่ ศาลสูงอังกฤษตัดสินว่า คำตัดสินของอนุญาโตตุลาการ ไม่ถูกต้องและเห็นว่า ประเด็นควรจะอยู่ที่ว่านายเรือสามารถยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในขณะนั้นได้หรือไม่ จากประโยคที่ว่า "whether in berth or not" ศาลจึงตัดสินว่าผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจต่อเจ้าของเรือ

จากคดีนี้จะเห็นว่ากรณีที่เรือไม่สามารถเข้าไปในท่าเทียบเรือได้มิได้เกิดจากสภาพของท่าเทียบเรือเอง แต่เกิดจากเหตุอื่น ฉะนั้นแม้จะมีคำว่า "whether in berth or not" ก็ไม่ทำให้เลย์ไทม์เริ่มนับ

แม้ "whether in berth or not" จะสามารถทำให้เลย์ไทม์เริ่มนับเร็วกว่าปกติ แต่ก็อาจมีข้อความที่ระบุให้เป็นข้อยกเว้นการเริ่มนับเลย์ไทม์ ได้เช่น

⁹² ไนบูลย์ สุตินดิวรคุณ, "คำพิพากษา" จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี 2 (มีนาคม 2533) : 17.

คดี Reardon Smith Line, Ltd. v. East Asiatic Co., Ltd. (1938)⁹³ ซึ่งระบุคำว่า "If the cargo cannot be loaded...by reason of obstructions or stoppages beyond the control of the charterers...in the docks or other loading places...the time for loading...shall not count during the continuance of such causes..." กล่าวคือ ถ้าสินค้าไม่สามารถบรรทุกได้อันเนื่องมาจากอุปสรรค หรือการหยุดชะงักที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้เช่าเรือ ไม่ว่าจะเป็นอย่างใดในเรือหรือสถานที่บรรทุกอื่นจะไม่นับเวลาในระหว่างที่เกิดเหตุขึ้น

ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เรือมาถึง Deriren และยื่นหนังสือบอกกล่าวในวันต่อมา ทำเทียบเรือเกิดไม่ว่างเป็นเวลา 13 วัน และวันนั้นเรือถูกส่งไปที่อื่นโดยไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบรรทุกเป็นเวลากว่า 4 วัน ทั้งนี้เนื่องจากรัฐบาลต้องการใช้เทียบเรือเพื่อขนส่งทหาร พัสดุ เจ้าของเรือได้เรียกค่าดีเมอร์เรจ โดยอ้างว่า คำว่า "whether in berth or not" ซึ่งทำให้ เลย์ไทม์เริ่มนับ เพราะผู้เช่าเรือมีหน้าที่จัดหาเทียบเรือให้ ถ้าผู้เช่าเรือไม่ได้จัดให้ เลย์ไทม์ก็ต้องเริ่มนับ ศาลสูงถือว่า ผู้เช่าเรือสามารถยกเอาข้อความที่เป็นข้อยกเว้นข้างต้นเป็นข้อแก้ตัวไม่ต้องรับผิดชอบได้

ค. "Time to commence on being reported⁹⁴ at custom house" เวลาเริ่มเมื่อได้รายงานไปยังศุลกากรสถาน อันเป็นข้อความที่กำหนดขึ้นเพื่อให้ เลย์ไทม์ เริ่มนับแม้ว่าเรือจะอยู่เอกภริเวณเทียบเรือตามกฎหมาย หรือบริเวณท่าเรือพาณิชย์ เช่น

⁹³ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 136.

⁹⁴ The Merchant Shipping Act 1894 ซึ่งเป็น พระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการส่งมอบสินค้าและสิทธิยึดเหนี่ยวสินค้า ได้ระบุในข้อ 492 ว่า "report" หมายถึง รายงานตามที่กฎหมายจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น (the custom laws) ต้องให้ยื่นเมื่อเรือต่างประเทศเข้ามาโดยนายเรือเป็นผู้ยื่น

คดี *Horsley line Ltd. v. Roechling Bros* (1908)⁹⁵

เข้าเรือเนือบรทุกตีบุก (pig-iron) จาก Middlesbrough ระบุว่า "เรือจะบรรทุกสินค้าไปยัง Savona หรือ Genoa ตามแต่ผู้เช่าเรือจะแจ้ง และให้ทำการส่งมอบสินค้าที่นั่น เวลาขนถ่ายจะเริ่มเมื่อได้รายงานไปยังศุลกสถานแล้ว" ("proceed to Savona or Genoa, as ordered...and there deliver the same.. time for discharging to commence on being reported at the custom house") ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เรือได้ทำการทอดสมอในที่ที่เป็นสถานที่จอดคอยปกติของเรือใน Savona (The Savona roads) เนื่องจากท่าเรือไม่ว่าง และได้รายงานไปยังศุลกสถานในวันเดียวกัน ซึ่งคู่สัญญาเห็นว่าสถานที่จอดคอยปกติของเรือนั้นอยู่นอกบริเวณท่าเรือทางภูมิศาสตร์ ซึ่งรู้จักกันในทางการค้าว่าเป็นท่าเรือ และเกิดความล่าช้าต่อไปอีกก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่าที่นั่น เจ้าของเรือจึงเรียกค่าตีเมอร์เรจ โดยอ้างว่าตามประเพณีของท่าเรือ เรือจะถูกกำหนดให้เข้าไปยังท่าเทียบเรือตามที่ได้แจ้งไว้ในรายงานการมาถึงสถานที่จอดคอยปกติของเรือ ศาล (The Court of Session) ถือว่าเวลาเริ่มตั้งแต่เวลาที่รายงานแล้ว

โดยปกติแล้วเลยแต่จะยังไม่เริ่มนับจนกว่าจะเรียกว่าเรือมาถึง (an arrived ship) แต่ในคดีนี้ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า ให้เริ่มนับเลยแต่ เมื่อเรือมาถึง "The Harbour Roads" แล้ว ดังนั้นผู้เช่าเรือจึงต้องรับผิดชอบสำหรับการที่ไม่สามารถจัดหาท่าเทียบเรือให้ได้ (กล่าวคือ ดูตามความหมายและวัตถุประสงค์ของสัญญา)

ง. "In regular turn"

คำว่า "turn" เป็นการกล่าวถึงลำดับที่เรือจะเข้าทำการบรรทุกหรือขนถ่าย ซึ่งปกติเจ้าหน้าที่ท่าเรือเป็นผู้จัดลำดับ และเมื่อเรืออยู่ในลักษณะรอคิวเพื่อเข้าทำการบรรทุกหรือขนถ่ายตามลำดับแล้วจะเรียกว่า "in turn" เช่น

⁹⁵ Michael Brynmor Summerskill, *Laytime*, p. 138.

คดี The Themistocles 1949 เรือมาถึง ณ ท่าเทียบเรือ (wharf) เพื่อรอผู้ส่งสินค้า และได้รับใบผ่านการตรวจโรค (free pratique) และยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมแล้ว และรอคำสั่งระบุท่าเทียบเรือที่เข้าทำการบรรทุกให้ชัดเจน เช่นนี้ เรืออยู่ในลักษณะที่เรียกว่า "in turn"

คำว่า "Turn Time" คือ ระยะเวลาตั้งแต่เรือมาถึงจนกระทั่งเรือได้ตรงเข้าไปยังสถานที่บรรทุกหรือขนถ่าย คำว่า "Regular turn" มักจะปรากฏชัดเจนในสัญญาเช่าเรือบรรทุกถ่านหิน ซึ่งหมายถึงเรือทุกชั้นที่เข้าไปทำการบรรทุกหรือขนถ่ายตามคำสั่ง ซึ่งให้รายงานไปยังศุลกสถานหรือแจ้งการมาถึง หรือปกติผู้รับสินค้าจะเปลี่ยนแปลงตามชนิดของเรือ เวลาจะไม่เริ่มระหว่างเวลา "Turn Time" ส่วนคำว่า "Free of turn" หรือ "Free turn" หมายถึง เวลาที่นับระหว่างที่เรือมาถึงจนกระทั่งเรือตรงเข้าไปในสถานที่บรรทุกหรือขนถ่ายเลยไทม์เริ่มนับเมื่อเรือมาถึงที่หมายตามสัญญาและมีความพร้อมและได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมแล้ว (แม้ในข้อเท็จจริงจะปรากฏว่าเรือต้องรอคิวเพื่อเข้าเทียบท่าก็ตาม)

ถ้าเรืออยู่ในสถานที่ที่เรืออยู่ และมีความพร้อมแล้ว แต่ไม่ได้เข้าไปรอคิว ผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในความล่าช้าที่จะเกิดขึ้น เว้นแต่จะไม่ได้เกิดจากความผิดของเขา ถ้าเรือไม่มีความพร้อมหรือความพร้อมได้สิ้นสุดลง ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น

คดี Tallov v. Clay (1846)⁹⁶ เรือบรรทุกถ่านหินจากท่าเรือ Talbot ไปอเมริกาและทำการเข้าคิวเพื่อรอการบรรทุก (in turn) นายเรือและลูกเรือทำงานขัดกับคำสั่งของนายท่า (the harbour master) ทำให้เรือได้รับความเสียหาย และเรือเกิดเสียเวลาในการเข้าคิวรอการบรรทุก ถือว่าผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้า

⁹⁶ Ibid., p. 141.

จ. "Demurrage in respect of all time waiting"

คำว่า "demurrage in respect of all time waiting" จะปรากฏอยู่ใน Austral Charterparty ซึ่งระบุที่หมายที่เรือจะต้องเข้าไปปฏิบัติการ ณ ท่าเรือที่ปลอดภัยท่าเรือหนึ่ง หรือที่ใกล้ที่สุดที่เรือจะปลอดภัยได้ และส่งมอบสินค้าที่ขึ้น ตามธรรมเนียมประเพณีของอู่เรือ (dock) หรือท่าเทียบเรือ (wharf) ที่ผู้เช่าเรือหรือตัวแทนผู้เช่าเรือได้แจ้ง ซึ่งเรือสามารถลอยลำอยู่ได้อย่างปลอดภัย และยังระบุต่อไปว่า การระบุเช่นนี้ถ้าไม่สามารถจัดหาที่หมายให้ได้ทันที ดีเมอรัจจะเกิดขึ้นตลอดเวลาที่คอยนั้น และจะต้องชำระตามอัตราที่ระบุไว้ใน clause 17" ผลของการระบุเช่นนี้ก็คือว่า จะเกิดดีเมอรัจเรอถ้าเรือพร้อมทุกอย่างและได้กระทำทุกอย่างตามเงื่อนไขการเริ่มนับเลยไทม์แล้ว แม้ว่าเรือจะยังไม่สามารถเข้าไปถึงท่าเรือได้ก็ตาม สถานการณ์เช่นนี้เปรียบได้กับการเริ่มนับเลยไทม์ กรณีที่เรือได้รายงานไปยัง ศุลกสถาน (Custom House) กล่าวคือ คู่สัญญาจะกำหนดวันที่เรือมาถึง ณ จุดที่อยู่นอกท่าเรือไว้ และให้ถือว่าเริ่มนับเลยไทม์ ดังนั้น วันดังกล่าวก็เป็นวันที่ให้ถือว่าเป็นวันเริ่มเวลาดีเมอรัจเรอได้ อนึ่ง แม้ว่าเวลาดีเมอรัจเรอปกติจะเกิดต่อจากเวลาเลยไทม์สิ้นสุด แต่คู่สัญญาก็สามารถตกลงให้เวลาดีเมอรัจเรอเกิดก่อนเวลาเลยไทม์เริ่มต้นได้ตามอัตราดีเมอรัจเรอที่กำหนดไว้

ฉ. "To be loaded as per colliery guarantee"

ประโยคนี้มักใช้รวมกับประโยคที่ว่า "to load in...day after the ship is ready in Dock at.." ซึ่งคำว่า "to be loaded as per colliery guarantee" เป็นการรับประกันในเรื่องเวลาซึ่งเริ่มนับเวลาเลยไทม์อันเกี่ยวข้องกับเอกสารประกอบ (The collateral document) อื่น

ช. "Time to count twenty-four hours after arrival at or off the port"

เป็นการกำหนดให้นับเวลาหลังจากเรือมาถึงท่าเรือหรือกำลังจะเข้าท่าเรือ 24 ชั่วโมง การกำหนดเช่นนี้ กำหนดขึ้นเป็นพิเศษเป็นการยกเว้นเงื่อนไขการเริ่มนับเลยไทม์ตามปกติ ซึ่งระบุให้เวลาหนึ่งผ่านไปหลังจากที่เรือมาถึงหรือใกล้จะมาถึง เมื่อเวลาหนึ่งผ่านไปแล้วเลยไทม์จึงจะเริ่มขึ้น ถ้ามีเวลาที่ยกเว้นไม่นับเป็นเลยไทม์คั่นอยู่ระหว่างเวลานั้น เช่น วันอาทิตย์ ก็ต้องนับรวมไปใน 24 ชั่วโมงด้วย เว้นแต่จะระบุไว้ชัดเจนว่าไม่ให้นับช่วงระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่ได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมแล้ว ถ้าระยะเวลา 24 ชั่วโมงหลังจากยื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อม ได้สิ้นสุดลง ในระหว่างเวลาที่เป็นเวลายกเว้นนั้นเลยไทม์จะเริ่มเมื่อระยะเวลาที่เป็นเวลายกเว้นนั้นได้สิ้นสุดลงแล้ว

3.1.4.5 ซ้อยกเว้นไม่นับเป็นเลยไทม์

"bad weather"

สภาพลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยเป็นซ้อยกเว้นของการไม่นับเป็นเลยไทม์ แต่ความกลัวว่าจะเกิดลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยอันเป็นอุปสรรคต่อการบรรทุกหรือขนถ่าย ไม่เพียงพอที่จะทำให้วันนั้นเป็นวันที่ลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวย (a non-weather working day) เช่น

คดี *Compania Crystal de Vapores of Panama v. Herman & Mohatta (India) Ltd.* (1958)⁹⁷ ทำสัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกเศษกระดาษ (scrap) จากกัลกัตตา ระบุว่า "ค่าบรรทุกและจัดเก็บสินค้าฝ่ายเจ้าของเรือเป็นผู้ออก และจะต้องทำการบรรทุกในอัตรา 400 ตันต่อวันทำการที่อากาศเอื้ออำนวย (400 tons per weather working day) นายท่าเรือกัลกัตตา สั่งให้ย้ายเรือจากท่าเทียบเรือไปยังทุ่น (buoys) แล้วให้เรือกลับไปยังท่าเทียบเรืออีกครั้ง เหตุที่สั่งให้ย้ายออกจากท่าเพราะกลัวว่าเรือจะได้รับอันตรายระหว่างที่น้ำลง ซึ่งคาดว่าจะเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติขึ้นในขณะที่เรืออยู่ ณ ทุ่น (buoys) เป็นเหตุ

⁹⁷ Ibid., p. 154.

ให้การบรรทุกลดลง 6 วัน ระหว่างเรืออยู่ ณ ที่นี้ ศาลสูงถือว่า น้ำลง (bore tide) เป็นสภาพลมฟ้าอากาศ (weather) เพียงแต่กลัวว่าจะเกิดลมฟ้าอากาศไม่ดีนั้น ไม่ทำให้เป็นวันที่สภาพลมฟ้าอากาศไม่ดี (a non-weather working day)

ลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวย (bad weather) อาจจะทำให้เกิดขึ้นระหว่างเวลาทำการปกติ ขณะที่เรือกำลังเดินอยู่ เวลาทำการปกติก็อาจจะเริ่มขึ้น แต่งานของวันนั้นยังไม่ได้เริ่มทำ เช่น อาจจะหยุดงาน ช่วงพักกลางวัน หรืออาจจะหยุดงานเพราะขาดคนงาน ถ้าเกิดภาวะลมฟ้าอากาศไม่ดีขึ้นจะทำให้เรือหยุดเดินลง ถ้าทำให้ไม่สามารถทำงานได้ ฉะนั้น ในกรณีนี้ถ้าเงื่อนไขของเรือได้เข้าถึง คำว่า "weather working days" หรือ "weather working days of 24 hours" หรือ "weather working days of 24 consecutive (or running hours)" แต่จะไม่มีที่ไหนใช้คำว่า "weather permitting"

เวลาที่ฝนตก มิใช่ว่าจะหักเวลาที่ฝนตกทั้งหมด ออกจากเวลาเรือได้ เฉพาะแต่กรณีที่ฝนตกถึงขนาดที่ไม่สามารถทำการบรรทุกลดลงหรือขนถ่ายได้ เท่านั้นที่ยอมให้หักออกไม่นับเป็นเวลาเรือ เช่น คดี *Compania Naviera Azveso S.A. v. British Oil and Cake Mills Ltd.* (1957)⁹⁸ ทำสัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกลดลงจากนิลาเดลเฟีย ไปอังกฤษ สัญญาระบุให้รับข้าว ณ ที่หมายในอัตราเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 1,000 ตัน ต่อวันทำการที่ลมฟ้าอากาศเอื้ออำนวย (วันอาทิตย์และวันหยุดไม่นับ) และให้คำนวณเฉลี่ยเดียวในการบรรทุกลดลงและขนถ่ายจะคำนวณ 24 ชั่วโมงเป็นหนึ่งวัน เจ้าของเรือหักเฉพาะเวลาที่ฝนตกและทำให้หยุดงาน ซึ่งถือว่าเป็น "rain stop play" เท่านั้นที่ไม่นับเป็นเวลาเรือ ซึ่งศาลสูงเห็นด้วยและยังให้ความเห็นอีกว่า ถ้าฝนตกและไม่ได้ทำให้งานหยุดชะงักลง จะนำระยะเวลาที่ฝนตกมาหักออกจากเวลาเรือไม่ได้

ในกรณีที่เกิดคลื่นหัวแตก (a surf day) ที่ฝั่งบรรจุทำให้เรือลำเลียงบรรทุกลดลงหรือขนถ่ายช้าลงด้วยความยากลำบากหรือเกิดความล่าช้าขึ้น (ซึ่งไม่ใช่ความยุ่งยาก หรือล่าช้าอย่างปกติธรรมดา) ถ้าเรือระบุไว้ว่า "weather working day"

⁹⁸ Ibid., p.156.

หรือ "weather permitting" ไม่เป็นผลให้เลยไทม์สะดุดหยุดลง เว้นแต่สัญญาเช่าเรือจะระบุไว้ชัดเจนว่า ถ้าเกิดความล่าช้าอันเนื่องมาจากคลื่นหัวแตกดังกล่าว ณ สถานที่ที่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายให้เลยไทม์สะดุดหยุดลง^{๑๑}

กล่าวคือ ความล่าช้าของเรือลำเลียงสินค้าในการนำสินค้าขึ้นฝั่งอันเนื่องมาจากคลื่นหัวแตกไม่มีผลต่อการคำนวณเลยไทม์ ถ้าไม่มีบทบัญญัติพิเศษในสัญญาว่าไว้ในเรื่องนั้น แต่ถ้าสภาพของคลื่นหัวแตกกลายเป็นคลื่นยักษ์ และมีผลทำให้เรือไม่สามารถเข้าเทียบได้ก็อาจจะกลายเป็นผลจากสภาพของทะเลซึ่งจะมีผลแตกต่างจากคลื่นหัวแตก เพราะถือได้ว่าเป็นสภาพลมฟ้าอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยจึงทำให้เลยไทม์สะดุดหยุดลง อย่างไรก็ตามอาจเกิดปัญหาโต้แย้งในข้อเท็จจริงว่าคลื่นเป็นคลื่นหัวแตกหรือคลื่นยักษ์

เวลาที่เกิดลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยนั้นอาจเกิดในเวลาที่แตกต่างกันทำให้ผลแตกต่างกันไปด้วย เช่น เกิดก่อนเลยไทม์เริ่มนับ หรือหลังจากเลยไทม์เริ่มนับ เกิดก่อนหรือหลังเริ่มทำงาน หรือขณะเริ่มหรือสิ้นสุดหรือระหว่างเวลาทำการปกติ (normal working hours) นอกเวลางานหรือเวลากลางคืน วันเสาร์ วันอาทิตย์ วันหยุดหรือวันอื่น ๆ ซึ่งจะพิจารณาได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่สภาพลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวย เกิดก่อนเลยไทม์เริ่มนับ และเกิดหลังเลยไทม์เริ่มนับ

กรณีที่สภาพลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยเกิดขึ้นก่อนเลยไทม์เริ่มนับ เรือยังคงอยู่ในระหว่างการเดินทางไปยังที่หมาย เพื่อทำการบรรทุกหรือขนถ่าย ถ้าเกิดสภาพลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยในระหว่างนี้ ก็ไม่มีผลต่อการคำนวณเลยไทม์ เพราะในระหว่างที่เรือเดินทางอยู่ในทะเล เวลาที่เสียไปในระหว่างนี้เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบ และเมื่อเกิดความล่าช้าอันเนื่องมาจากสภาพลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยขึ้นขณะที่เรืออยู่นอกหรือก่อนเข้าถึงที่หมายตามสัญญา ไม่ว่าจะมีการเทียบเรือ ท่าเรือหรือไม่ ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบ เว้นแต่เขาจะได้อาศัยเป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้า

^{๑๑} Ibid., p.157.

อนึ่ง ถ้าเรือไปถึงที่หมายปลายทางแล้ว แต่เลย์ไทม์ยังไม่เริ่มนับ แม้จะเกิดลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยขึ้นในระหว่างนี้ ก็ไม่มีผลต่อการคำนวณเลย์ไทม์ เพราะเลย์ไทม์จะสะดุดหยุดลงก็ต่อเมื่อเลย์ไทม์เริ่มนับแล้ว

ส่วนกรณีที่เกิดสภาพลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยขึ้นหลังจากเลย์ไทม์ได้เริ่มนับแล้ว ผลของการเกิดสภาพลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยเท่าที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาทำการปกติจะขึ้นอยู่กับคำที่ใช้ในเงื่อนไขเลย์ไทม์ เช่น คำต่อไปนี้

"Weather working day" ถ้าเกิดภาวะลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยขึ้นตลอดเวลาทำการปกติ (normal working hours) และเป็นอุปสรรคต่องานวันนั้น ๆ จะไม่นับเป็นเลย์ไทม์เพราะวันนั้นไม่ใช่ "weather working day" หรือกรณีที่เกิดขึ้นเพียงบางเวลาของเวลาทำการปกติ ก็จะต้องคำนึงถึงเวลาทำการปกติของแต่ละธรรมเนียมประเพณีด้วย เพราะบางทีส่วนของวันนับเป็นหนึ่งวัน ผลก็จะเท่ากับเป็นการเกิดภาวะลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยขึ้นตลอดวัน เช่น คดี *Reasdon Smit Line Ltd. v. Ministry of Agriculture* (1963)¹⁰⁰ ผู้พิพากษาในคดีนี้ให้ความเห็นว่า จำนวนชั่วโมงทำงานของแต่ละท่าเรืออาจแตกต่างกันไปไม่ว่าจะมีกี่ชั่วโมงก็ตาม ถ้าทำงานในวันจันทร์และไปเสาร์สัปดาห์ก็ต้องนับวันวันพุธเป็นหนึ่งวัน และผู้เช่าเรือก็ไม่มีหน้าที่ที่จะทำให้วันเป็นเศษของวัน ("a broken day") และถ้ายื่นหนังสือบอกกล่าวความพร้อมในระหว่างวันหนึ่ง ก็ควรจะยื่นในช่วงเวลาที่ทำให้เลย์ไทม์เริ่มในเวลาทำการแรกของวันต่อมา เพื่อจะใช้เวลาในวันนั้นได้ตลอดทั้งวัน กล่าวโดยสรุป คือ ผู้เช่าเรือต้องไม่พยายามที่จะใช้วันใหม่ โดยที่มีความต้องการใช้เวลาในวันใหม่เพียงบางส่วน แต่ถ้าใช้วันใหม่เพียงบางส่วนแล้วก็ต้องยอมให้นับวันนั้นเป็นหนึ่งวัน

"Working days of 24 hours" ถ้าเกิดภาวะลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวยอันเป็นอุปสรรคต่อการทำงาน ตลอดหรือบางส่วนของเวลาทำการปกติ จะไม่มีผลต่อการคำนวณเลย์ไทม์ แต่ถ้าสัญญาระบุคำว่า "weather permitting" รวมเข้าไปด้วย จะมีผลทำให้เลย์ไทม์สะดุดหยุดลง และเลย์ไทม์จะนับเฉพาะบางส่วนของวันที่มี 24 ชั่วโมงเท่านั้น

¹⁰⁰ Ibid., p. 159.

"Weather working day of 24 consecutive (or running) hour" ถ้าเกิดภาวะลมฟ้าอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยขึ้นระหว่างเวลาทำการปกติของวันทำการ 24 ชั่วโมงติดต่อกัน และเป็นอุปสรรคต่องานหรือควรจะเป็นอุปสรรคต่องาน ถ้ามีเจตนาหรือคิดที่จะทำงาน เลย์ไทม์จะสะดุดหยุดลงเท่ากับระยะเวลาที่เกิดภาวะลมฟ้าอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยนั้น

"Sunday and holiday excepted"¹⁰¹ หรือใช้คำย่อว่า "SHEX" การระบุไม่นับวันอาทิตย์และวันหยุดเป็นเวลาเลย์ไทม์ไว้ในสัญญาเช่าเรือนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อผู้เช่าเรือ เพราะปกติวันอาทิตย์และวันหยุดจะไม่สามารถทำงานได้หรือไม่ต้องทำงานอยู่แล้ว และแม้ว่าผู้เช่าเรือจะเต็มใจและสามารถทำงานในวันนั้นก็ยิ่งถือว่าวันนั้น ๆ ได้รับความคุ้มค่าไม่นับเป็นเลย์ไทม์ ถ้าต้องการนับวันดังกล่าวเมื่อมีการใช้วันนั้น ๆ ก็อาจจะเขียนว่า "unless used" ต่อท้ายซึ่งนับเฉพาะเวลาที่ใช้ทำงานจริง ๆ เท่านั้น

โดยปกติเพียงแต่สัญญาระบุคำว่า "working days" ก็จะไม่นับวันอาทิตย์รวมคำนวณเป็นเลย์ไทม์อยู่แล้ว แต่ในทางปฏิบัติก็มักจะเขียนถึงวันอาทิตย์ว่าไม่นับรวมเป็นเลย์ไทม์เพื่อป้องกันมิให้สับสน

ในกรณีที่เรือต้องไปทำการบรรทุกหรือขนถ่ายยังประเทศที่ไม่ได้นับถือศาสนาคริสต์ เช่น ประเทศที่นับถือศาสนาอิสลาม มักจะถือว่าวันอาทิตย์เป็นวันทำงานและไม่ถือเป็นวันหยุด ฉะนั้นถ้าเงื่อนไขของเลย์ไทม์ระบุคำว่า "working day" หรือ "weather working day" ก็จะไม่รวมวันอาทิตย์เป็นเวลาเลย์ไทม์ด้วย แต่ในประเทศเหล่านี้

¹⁰¹ The Charterparty laytime Definition 1980 ได้ให้นิยามคำว่า "Excepted" หมายถึง วันพิเศษที่ไม่นับเป็นเลย์ไทม์ แม้ว่าจะได้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายในวันนั้นก็ตาม

มักจะระบุให้วันศุกร์และวันหยุด เป็นวันที่ไม่นับเป็นเลยี่ใหม่ เช่น ระบุว่า "Fridays and holidays excepted" หรือ "Fridays at loading ports Sundays at discharging ports, and all holidays excepted" ¹⁰²

วันหยุด (holidays) วันที่ถือเป็นวันหยุดจะขึ้นอยู่กับกฎหมาย (Law) ธรรมเนียมประเพณี (custom) หรือทางปฏิบัติของท่าเรือ (practice) และวันหยุดนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นวันหยุดประจำชาติ อาจจะเป็นวันหยุดของท้องถิ่น (local holidays) ผู้เช่าเรือก็สามารถนำมาหักออกจากเลยี่ใหม่ได้ เช่น

คดี Hain SS. Co. v. Societed Anonima Comercial de Exportacion e Importacion (1932) ¹⁰³ เช่าเรือตามแบบสัญญาเช่าเรือ The River Plate Charterparty 1914 (Centrocon) ซึ่งสัญญาระบุว่า ".....วันอาทิตย์และวันหยุดไม่นับ ดีเมอร์เรจจะจ่าย....." ประเด็นปัญหาอยู่ที่ว่าวันที่ 19 พฤศจิกายน และวันที่ 6 ธันวาคม เป็นวันหยุดหรือไม่

ศาลเห็นว่า วันทั้งสองเป็นวันหยุด แม้ว่ารัฐมตรีว่าการกระทรวงการคลังจะประกาศว่า ส่วนราชการในจังหวัดไม่หยุดราชการ ทำให้สถานที่ราชการรวมทั้งศุลกสถาน (custom office) ณ San Nicolas จะไม่ปิดในวันทั้งสอง และจังหวัด Buenos Aires ก็ไม่หยุดราชการด้วย แต่เป็นวันหยุดของเมืองและท่าเรือ San Nicolas ที่เจ้าหน้าที่เทศบาลนคร (municipal authority) เป็นผู้ประกาศให้เป็นวันหยุด และในวันทั้งสองนี้ถ้าต้องการให้คนงานทำงานจะต้องจ่ายค่าจ้างเป็นสองเท่า ศาลจึงถือว่าทั้งสองวันนี้เป็นวันหยุด ซึ่งทำให้มีผลต่อการคำนวณเลยี่ใหม่ เพราะคดีนี้เป็นคดีในสก๊อตแลนด์ซึ่งมีวันหยุดแตกต่างจากอังกฤษ

¹⁰² Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 179.

¹⁰³ Ibid., p. 180.

สัญญาเช่าเรืออาจจะกำหนดช้อยกเว้นวันหยุดเกี่ยวกับวันที่อากาศไม่เอื้ออำนวย วันอาทิตย์ และวันหยุดไว้แตกต่างกัน เช่น

"weather working days sundays and holiday excepted unless used" หรือใช้คำย่อว่า "WWDSHEXUU" หมายถึง การยกเว้นไม่นับเวลาทำการในวันที่อากาศไม่เอื้ออำนวย วันอาทิตย์ และวันหยุด แต่ถ้ามีการทำงานในวันอาทิตย์วันหยุด และเป็นวันที่อากาศไม่เอื้ออำนวยก็ไม่นับเป็นเวลาหยุด

"weather working days sundays and holiday excepted even if use" หรือใช้คำย่อว่า "WWDSHEXEIU" หมายถึงการยกเว้นไม่นับวันทำการที่อากาศไม่เอื้ออำนวย วันอาทิตย์และวันหยุดไม่นับถ้าไม่ทำงานในวันนั้น แต่แม้ว่าจะทำงานในวันดังกล่าวก็ไม่นับเป็นเวลาหยุดอีกเช่นกัน

"weather working days sundays and holiday include" หรือใช้คำย่อว่า "WWDSHING" หมายถึงจะนับวันทำการทุกวันไม่มีการยกเว้น แม้จะไม่มีการทำงานในวันอาทิตย์และวันหยุด

"วันเสาร์" วันเสาร์ปกติจะนับเป็นวันทำการเหมือนกับวันทำการอื่น เว้นแต่จะมีสัญญาระบุไว้เป็นอย่างอื่น บางครั้งอาจจะจ่ายค่าล่วงเวลาในวันเสาร์ แต่ก็ยังไม่เพียงพอที่จะถือได้ว่าวันเสาร์เป็นวันหยุดไม่ใช่วันทำการ เช่น

คดี Corrado S.A. di Navigazione v. Exporthleb (1932)¹⁰⁴ สัญญาเช่าเรือระบุว่า "วันอาทิตย์และวันหยุดไม่นับเป็นวันหยุด" ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ณ ท่าเรือบรรทุกของไซเวียตส์ปาด้าหนึ่งมีการทำงานติดต่อกัน 7 วันวันละ 24 ชั่วโมง ในแต่ละวันจะแบ่งออกเป็น 3 กะ ๆ ละ 8 ชั่วโมง วันเสาร์ก็เป็นวันทำงาน โดยแต่ละคนจะทำงานคนละ 6 ชั่วโมง และตามกฎหมายจะต้องจ่ายค่าล่วงเวลา 2 ชั่วโมง ที่ทำต่อจาก 6 ชั่วโมงนั้น ผู้เช่าเรืออ้างว่ามีระยะเวลาล่วงเวลา (overtime) 6 ชั่วโมง (กะละ 2 ชั่วโมง 3 กะ รวม 6 ชั่วโมง) ที่ไม่นับเป็นวันหยุด ศาลสูงปฏิเสธข้อโต้แย้งของผู้เช่าเรือ และเห็นว่า

เพียงแต่การพิจารณาว่าวันนั้นเป็นวันหยุดหรือไม่ ต้องพิจารณาว่าเวลานั้นตามธรรมเนียมประเพณี มีการทำงานหรือไม่ ในคืนวันเสาร์มิใช่วันหยุดเพราะมีการทำงานตลอด 24 ชั่วโมงติดต่อกัน และธรรมเนียมประเพณีก็แบ่งออกเป็น 3 กะ ส่วน 2 ชั่วโมงหลังเพียงแต่ต้องจ่ายเงินพิเศษให้แก่คนงานเท่านั้น ซึ่งเห็นว่าเวลาเพียง 2 ชั่วโมงหลังนี้ไม่สามารถทำให้วันเสาร์เป็นวันหยุดตามสัญญาเช่าเรือได้

แต่ถ้าสัญญาเช่าเรือระบุไว้ชัดเจนว่าไม่นับวันเสาร์รวมคำนวณเป็นเลย์ไทม์โดยไม่ระบุคำว่า "unless used" ต้องถือว่า วันเสาร์ทั้งวันนั้น ไม่นับเป็นเลย์ไทม์แม้จะทำงานวันเสาร์ก็ตาม

3.1.4.6 การรวมและแยกนับเลย์ไทม์ในท่าเรือบรรทุกและขนถ่าย

ปกติเงื่อนไขของเลย์ไทม์ จะแบ่งออกเป็น 2 อย่างคือ เลย์ไทม์ของท่าเรือบรรทุกหนึ่งหรือหลายท่าเรือ ส่วนอีกอันหนึ่งเป็นเลย์ไทม์ของท่าเรือขนถ่ายหนึ่งหรือหลายท่าเรือ และดีเมอร์เรจ หรือเดสแพชไทม์ ๓ ที่เกิดจากการปฏิบัติงานก็จะแบ่งแยกกันตามอัตราที่เหมาะสม คู่สัญญาอาจจะกำหนดให้รวมคำนวณทั้งสองอย่างเข้าด้วยกัน แล้วพิจารณาจากเวลาที่ใช้ไปทั้งหมด (laytime used) ว่าเรือถูกปล่อยเร็วหรือช้ากว่าเลย์ไทม์ที่กำหนดให้ (laytime allow) คู่สัญญาอาจตกลงกำหนดเวลาดีเมอร์เรจของการบรรทุกหรือขนถ่าย เวลาที่ประหยัดได้ (despatch time) ของการบรรทุกหรือขนถ่าย แยกจากกันหรือนำมารวมกันเป็นเวลาเลย์ไทม์ และคำนวณรวมกันก็ได้ (reversible) ทั้งนี้ถ้าหากไม่มีข้อตกลงเป็นพิเศษ ก็จะใช้แยกกันคำนวณระหว่างเวลาที่ใช้ในการบรรทุกกับการขนถ่าย

¹⁰⁴ Ibid., p. 185.

การเฉลี่ย (Averaging) ¹⁰⁵

ในบางกรณีคู่สัญญาอาจตกลงให้มีการเฉลี่ยเลย์ไทม์ที่ใช้ในการบรรทุกกับขนถ่ายได้ โดยนำจำนวนเวลาที่ประหยัดได้ (despatch time) ที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติการหนึ่ง (อาจเป็นการบรรทุกหรือขนถ่าย) มาหักออกจากจำนวนวันดีเมอร์เรจ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการอีกอันหนึ่ง การกำหนดให้มีการเฉลี่ยได้เช่นนี้จะ เป็นประโยชน์ต่อผู้เช่าเรือ เพราะปกติแล้วอัตราค่าดีเมอร์เรจจะกำหนดเป็นสองเท่าของอัตราของเงินรางวัล ¹⁰⁶ เช่น เกิดเวลาที่ประหยัดได้ (despatch time) จากการบรรทุก 3 วัน และเกิดเวลาดีเมอร์เรจจากการขนถ่าย 3 วัน ถ้ายอมให้ผู้เช่าเรือเฉลี่ยเวลากันได้ก็จะไม่เกิดเวลาที่ประหยัดได้ หรือดีเมอร์เรจขึ้น แต่ถ้าแบ่งแยกการคำนวณก็จะต้องนำค่าดีเมอร์เรจมาหักลบกับเงินรางวัลจะเกิดอัตราที่ต่างกันอยู่ เพราะค่าดีเมอร์เรจจะมากกว่าเงินรางวัลอยู่เท่าหนึ่ง ซึ่งส่วนต่างนี้จะ เป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือ

ตัวอย่างการเฉลี่ยเวลาที่ใช้ในการบรรทุกกับการขนถ่าย

	วัน	ชั่วโมง	นาที
เวลาที่ใช้ในการบรรทุก เกิดดีเมอร์เรจ	4	5	12
เวลาที่ใช้ในการขนถ่าย เกิดเวลาที่ประหยัดได้	5	19	59
นำเวลาดีเมอร์เรจ มาหักออกจาก			
เวลาที่ประหยัดได้	4	5	12
เวลาที่ประหยัดได้สุทธิ	1	14	47

¹⁰⁵ The Charterparty Laytime Difinitions 1980 ได้ให้คำนิยามคำว่า "to verage" ว่าหมายถึง การแบ่งคำนวณโดยแบ่งเป็นการบรรทุกกับการขนถ่าย และนำเอาเวลาที่ประหยัดได้ของการปฏิบัติการอันหนึ่งไปหักออกจากเวลาที่ ใช้เกินของการปฏิบัติการอีกอันหนึ่ง

¹⁰⁶ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 206.

ถ้าผู้เช่าเรือได้กระทำในลักษณะที่ขัดกับเจตนาที่ เขาจะใช้สิทธิเฉลี่ย โดยยอมรับเงินรางวัล ณ ท่าเรือหนึ่งแล้ว ด้วยการหักค่าระวางที่เขาจะต้องจ่าย เขาจะหมดสิทธิที่จะนำเวลาที่ประหยัดได้ไปเฉลี่ยกับเวลาดีเมอร์เรจของอีกท่าเรือหนึ่งทันที กล่าวคือผู้เช่าเรือจะมีสิทธิเพียงอย่างเดียวอย่างใดอย่างหนึ่งเท่านั้น คือ เลือกที่จะปฏิเสธรับเงินรางวัล แล้วใช้สิทธิเฉลี่ย หรือยอมรับเงินรางวัล อนึ่งถ้าเวลาดีเมอร์เรจ กับเวลาที่ประหยัดเท่ากัน ผู้เช่าเรือก็ควรจะต้องเลือกการเฉลี่ย เพราะผู้เช่าเรือจะไม่ต้องจ่ายเงินในอัตราที่ต่างกันของดีเมอร์เรจกับเงินรางวัล

การรวมเวลา (Reversible time) ¹⁰⁷

คำว่า "reversible" เมื่อใช้กับเลย์ไทม์ จะหมายถึง การนำระยะเวลาบรรทุกกับขนถ่ายมารวมกัน อนึ่งการรวมเวลา (reversible) และการเฉลี่ย (average) มีวัตถุประสงค์เดียวกันคือ การรวมเวลาบรรทุกและเวลาขนถ่าย ดังนั้นยอดรวมของเวลาเลย์ไทม์ที่ใช้ในการบรรทุกและขนถ่าย (laytime used) มักจะไม่ตรงกับยอดรวมของเลย์ไทม์ที่อนุญาต (laytime allowed)

การยอมให้รวมเวลานั้นอาจจะกำหนดระยะเวลาให้ผู้เช่าเรือตัดสินใจไว้ เช่น ระบุว่า "Time allowed for loading and discharging to be reversible or to be settled at each and if required by charterer, such option declarable before breaking bulk at discharging port" ผู้เช่าเรือจึงต้องใช้สิทธิว่าจะเลือกรวมเวลาหรือไม่ก่อนจะ breaking bulk ณ ท่าเรือขนถ่าย การตัดสินใจของผู้เช่าเรืออาจขึ้นอยู่กับคำที่ใช้ในสัญญาเช่าเรือ เช่น ระบุว่าเงินรางวัลของการบรรทุกจะจ่ายให้แก่เวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมด (all time save) แต่เงินรางวัลของการขนถ่ายจะจ่ายเฉพาะเวลาทำการที่ประหยัดได้ ถ้าระบุเช่นนี้ ผู้เช่าเรือมักจะตัดสินใจเลือกให้รวมเวลา (reversible) โดยเวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมดให้ถือเป็นเงินรางวัลของการขนถ่าย (discharging despatch)

¹⁰⁷ The Charterparty laytime Definition 1980 ระบุว่า คำว่า "reversible" หมายถึง ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะนำเวลาที่อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายมารวมกัน เมื่อรวมกันแล้วจะได้ยอดรวมของเวลาที่กำหนดให้สำหรับการปฏิบัติการของทั้งสองอย่าง

การลดเวลาที่ประหยัดได้ (Crediting saved time) บางครั้งสัญญาเช่าเรืออาจจะระบุว่า "เวลาบรรทุกที่ไม่ได้ใช้นั้นอาจจะนำไปรวมกับเวลาสำหรับการขนถ่าย" "และอาจจะระบุว่า" "เวลาสำหรับการบรรทุกที่ใช้เกินนั้นอาจจะนำไปหักออกจากเวลาสำหรับการขนถ่าย" ("not consumed in loading may be added to the time for discharging", "extra time consumed in loading may be deducted from the time for discharging")

การลดเวลานี้จะนำมาใช้กับต่างเที่ยวเรือไม่ได้ การลดเวลาจะใช้ได้ก็แต่เฉพาะเป็นเที่ยวเรือเดียวกันเท่านั้น เช่น นำเวลาบรรทุกที่เหลือในการเดินเรือเที่ยวแรกไปรวมกับเวลาขนถ่ายในเที่ยวเดียวกัน ถ้าคู่สัญญาต้องการให้นำเวลาในเที่ยวเรือหนึ่งไปรวมกับเที่ยวเรืออื่นจะต้องระบุให้ชัดเจนว่าคู่สัญญาประสงค์จะให้เป็นอย่างนั้น

3.2 ดีเมอร์เรจ (Demurrage)

3.2.1 การกำหนดดีเมอร์เรจในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว

ดีเมอร์เรจนั้นตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกาจะเกิดขึ้นได้โดยคู่สัญญากำหนดไว้ในสัญญา ในขณะที่กฎหมายระบบอื่น ๆ อาจเกิดขึ้นได้โดยกฎหมายหรือตามประเพณี¹⁰⁸

การกำหนดดีเมอร์เรจไว้ในสัญญาก็เพื่อให้ค่าดีเมอร์เรจนั้นเป็นค่าชดเชยแก่เจ้าของเรือ เพื่อความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้เช่าเรือผิดสัญญาโดยใช้เรือเกินกว่าเวลาเลยี่ใหม่ที่ตกลงกันได้ ดีเมอร์เรจอาจจะกำหนดอัตราตามที่ตกลงกัน หรือตกลงกันตามตาราง (Worldscale) ก็ได้ (Worldscale ใช้ในการค้าประเภทสินค้าของเหลว (tanker)

¹⁰⁸ Hugo Tiberg, The Law of Demurrage 3rd ed. (London : Stevens & Son, 1979), P.530.

ซึ่งเป็นตารางที่กำหนดค่าดีเมอร์เรจ และค่าระวาง (freight) ¹⁰⁹ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือที่สามารถเรียกค่าดีเมอร์เรจ ได้ตามจำนวนที่ตกลงโดยที่ไม่ต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายและก็เป็นประโยชน์ต่อผู้เช่าเรือเช่นกัน ¹¹⁰ เพราะผู้เช่าเรือได้รับสิทธิที่จะยึดเรือไว้ตามเวลาดีเมอร์เรจ ที่ตกลงและจะจ่ายค่าดีเมอร์เรจ ตามอัตราที่ตกลงให้แก่เจ้าของเรือ

ถ้าไม่มีการระบุดีเมอร์เรจไว้ เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายจำนวนหนึ่ง ซึ่งอาจจะมากกว่าดีเมอร์เรจเพื่อเป็นการชดเชยที่เกิดความล่าช้าเมื่อพ้นเวลาเลยไทม์ในรูปของค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ซึ่งค่าเสียหายนี้จะคำนวณตามหลักที่ใช้กับการผิดสัญญาทั่วไป ในทางปกติแล้ว ฐานของการคำนวณมักจะพิจารณาค่าระวางที่เจ้าของเรือควรจะได้รับในระยะเวลาที่หน่วงเหนี่ยว อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือยังมีหน้าที่พิสูจน์ถึงความเสียหาย และต้องคำนึงถึงหลักของสัญญาทั่วไปในเรื่องผลอันใกล้ชิดกับเหตุ รวมทั้งเจ้าของเรือจะต้องบรรเทาความเสียหายเท่าที่จะทำได้ด้วย

ในทางปฏิบัติอัตราค่าดีเมอร์เรจมักจะต่ำกว่าค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ละตั้งแต่บ่อยครั้งที่เจ้าของเรือมักจะหลีกเลี่ยงไม่ระบุดีเมอร์เรจไว้ในสัญญาเพราะต้องการฟ้องเรียกค่าเสียหายในรูปของค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) แทน เช่น

คดี Suisse Atlantique Societe D'Armement Maritime Sa. v. N.V. Rotterdamsche kolen Centrale (1967) ¹¹¹ เช่าเรือ The General

¹⁰⁹ Paul Todd, "Demurrage, Gaurantee and Damages for Detention", Oil & Gas Law and Taxation Review 8 (Vol.1 1989/90) : 17.

¹¹⁰ Alan Abraham Mocatta and others, Serutton Charterparties and Bill of Lading, p. 303.

¹¹¹ Paul todd, "Demurrage, Gaurantee and Damages for Detention", : 17.

Guisan ตามแบบสัญญาเช่าเรือ The Americanised Welsh Coal Charter form เป็นสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวหลายเที่ยวติดต่อกัน (Consecutive voyages) มีระยะเวลารวม 2 ปี โดยชำระค่าระวางตามจำนวนเที่ยวเรือที่ทำการบรรทุกจริง (ไม่เหมือนกับสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา (Time Charterparty) ที่ให้ชำระค่าเช่าตามระยะเวลาที่ใช้เรือ)

ผู้เช่าเรือทำให้เรือเกิดความล่าช้าเพราะทำการบรรทุกขนถ่ายเสิร์ฟภายในเลย์ไทม์ได้เพียง 8 เที่ยว จากจำนวน 14 เที่ยว ข้อเท็จจริงในขณะนั้นปรากฏว่า ขณะทำสัญญาในปี 1956 อัตราค่าดีเมอร์เรจสูงเพราะมีการปิดคลองสุเอซ และเพราะความล้มเหลวของเจ้าของเรือที่ล้มตรวจสอบว่าอัตราค่าดีเมอร์เรจในขณะนั้นสูง จึงไม่ได้ระบุอัตราค่าดีเมอร์เรจในสัญญาให้สูงตามที่เป็นอยู่จริง โดยใช้อัตราค่าระวางก่อนการปิดคลอง ผู้เช่าเรือจึงเลือกที่จะเอาเรือไว้ เมื่อคลองเปิดอีกครั้งหนึ่งราคาค่าระวางจึงตกลง ผู้เช่าเรือจึงหันไปเช่าเรืออื่นขนส่งถ่านหินซึ่งจ่ายค่าระวางที่ถูกกว่า และก็เอาเรือ The General Guisan ไว้ให้เกิดดีเมอร์เรจไป เพราะในขณะนั้นตลาดถ่านหินซบเซา ผู้เช่าเรือจึงจำเป็นต้องลดค่าใช้จ่ายโดยลดจำนวนเที่ยวเรือลง

เจ้าของเรือเรียกค่าเสียหายสำหรับความล่าช้า (damages for detention) ซึ่งคำนวณจากอัตราค่าระวางที่สูงในขณะที่ยกเลิกสัญญา ทั้งเป็นค่าระวางขณะที่คลองสุเอซปิด แต่ผู้เช่าเรือโต้แย้งและจะชำระให้แต่ค่าดีเมอร์เรจที่กำหนดไว้ในสัญญาเท่านั้น ศาลอุทธรณ์เห็นว่า เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกได้เฉพาะค่าดีเมอร์เรจเท่านั้น ไม่มีสิทธิเรียก (damages for detention) เพราะแม้จะเกิดความล่าช้าที่ทำให้เจ้าของเรือได้รับความเสียหายแต่ก็ถูกจำกัดสิทธิไว้เพียงค่าดีเมอร์เรจเท่านั้น นอกจากนี้เจ้าของเรือยังโต้แย้งว่า ผู้เช่าเรือผิดสัญญาในสาระสำคัญของสัญญาจึงไม่อาจนำเรื่องดีเมอร์เรจมาใช้ได้ ศาลสูงเห็นว่า ไม่ว่าจะมิชชั่นวันหรือข้อจำกัดความรับผิดในเรื่องดีเมอร์เรจไว้หรือไม่ ถ้ามีการตกลงในเรื่องการผิดสัญญาแล้วแล้ว ก็ต้องเป็นไปตามนั้น ไม่ถือตามหลักกฎหมายดังที่เจ้าของเรือโต้แย้ง

จากคดีที่กล่าวนี้เป็นตัวอย่างให้เห็นว่า บางครั้งเจ้าของเรืออาจเห็นว่าการกำหนดค่าดีเมอร์เรจ กับการเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ซึ่งปกติจะสูงกว่าค่าดีเมอร์เรจต่างกัน จึงไม่ประสงค์ที่จะกำหนดดีเมอร์เรจ เพราะถ้ากำหนดดีเมอร์เรจในสัญญาแล้วแม้ผู้เช่าเรือจะปฏิบัติผิดสัญญา เจ้าของเรือก็ถูกจำกัดสิทธิเรียกค่าเสียหายได้เพียงค่าดีเมอร์เรจเท่าที่ตกลงกันในสัญญาเท่านั้น

การตกลงกำหนดดีเมอร์ เรจลงไว้ในสัญญาเช่าเรือ ปกติจะไม่ระบุ
ระยะเวลาดีเมอร์ เรจไว้ แต่ก็ยังมีบ้างเหมือนกันที่ระบุระยะเวลาดีเมอร์ เรจไว้ทั้งนี้จะขอยกขึ้น
พิจารณาต่อไป

ก. ดีเมอร์ เรจที่จำกัดระยะเวลา (Limited demurrage period) การระบุดีเมอร์ เรจที่จำกัดระยะเวลา อาจจะเป็นจำนวนวัน เช่น ในสัญญาเช่าเรือแบบ Gencon กำหนดระยะเวลาดีเมอร์ เรจไว้จำกัดเพียง 10 วัน ตามอัตราค่าดีเมอร์ เรจที่ระบุไว้ในช่อง 18 ต่อวัน ซึ่งเป็นการกำหนดดีเมอร์ เรจสำหรับท่าเรือบรรทุกและขนถ่ายรวมกัน และจะต้องชำระวันต่อวันหรือตามส่วนของวัน ("Ten running days on demurrage at the rate of stated in Box 18 ¹¹² per day or pro rata for any port of a day payable day by day, to be allowed Merchants altogether at ports of loading and discharging" (Uniform General Charter 1976))

ผลของการระบุดีเมอร์ เรจที่จำกัดระยะเวลาไว้ เมื่อเกิดดีเมอร์ เรจ และนั้น ระยะเวลาดีเมอร์ เรจตามที่ระบุแล้ว ยังเกิดความล่าช้าต่อไปอีก เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damage for detention) ได้อีก แต่เจ้าของเรือจะต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นหลังจากเวลาดีเมอร์ เรจ ด้วย

ข. ดีเมอร์ เรจที่ไม่ได้จำกัดระยะเวลา (Unlimited demurrage period) กล่าวคือ มีการระบุดีเมอร์ เรจในสัญญาเช่าเรือ แต่ไม่ได้จำกัดระยะเวลาดีเมอร์ เรจไว้ เช่น ระบุว่า "ถ้าเกิดความล่าช้าขึ้นแก่เรือเมื่อพ้นเวลาบรรทุกแล้วผู้เช่าเรือจะต้องชำระค่าดีเมอร์ เรจในอัตรา.....ต่อชั่วโมง" (If the vessel be detained beyond her loading time the charterers to pay demurrage at the rate of ... per running hour)

¹¹² ในแบบสัญญาเช่าเรือหน้าแรกจะแบ่งเป็นช่อง ๆ ซึ่งช่อง 18 จะเป็นอัตราค่าดีเมอร์ เรจ และจะเว้นที่ว่างให้คู่สัญญาเติม ตามแต่คู่สัญญาจะตกลงว่าเป็นอัตราเท่าใด

ผลของการที่ไม่จำกัดระยะเวลาดีเมอร์เร็วไว้ในสัญญาเช่าเรือนี้เมื่อนั้นเวลาเลยไทม์ และเกิดดีเมอร์เร็วขึ้น เวลาดีเมอร์เร็วจะนับตลอดไปแม้จะเป็นระยะเวลาานเท่าใดก็ตาม เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเฉพาะค่าดีเมอร์เร็วเท่านั้น จากผู้เช่าเรือ ไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) เว้นแต่เวลาที่เกิดดีเมอร์เร็วนี้มานานจนเกินควร และทำให้ถึงขนาดที่ถือว่าเป็นการขัดต่อวัตถุประสงค์ของสัญญา (frustration) หรือนานจนเจ้าของเรือได้บอกเลิกสัญญา ซึ่งถือว่าสัญญาลิ้นสุด

3.2.2 ผลของการเกิดดีเมอร์เร็ว

ผู้เช่าเรือที่ไม่สามารถทำการบรรทุกหรือขนถ่ายให้เสร็จเรียบร้อยภายในเวลาเลยไทม์ตามที่สัญญาได้ตกลงกัน จะตกเป็นผู้ผิดสัญญา แต่การผิดสัญญาลักษณะนี้ไม่ได้ให้สิทธิแก่เจ้าของเรือที่จะถือว่าสัญญานั้นสิ้นสุด และนำเรือแล่นไปยังที่อื่น เว้นแต่จะเกิดเหตุการณ์พิเศษที่เจ้าของเรือมีสิทธิจะกระทำเช่นนั้นได้ เช่น เรือเกิดความล่าช้าเกินควร ซึ่งเจ้าของเรืออาจจะให้สิทธิที่จะถือว่าสัญญานั้นสิ้นสุด หรือสัญญาเช่าเรือได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น¹¹³

ความแตกต่างของการผิดสัญญาเช่าเรือตามที่กล่าวข้างต้นนี้คล้ายกับสัญญาทั่วไปที่ว่าการผิดเงื่อนไขของสัญญา (breach of condition) กับการผิดคำรับรอง (breach of warranty) การผิดเงื่อนไขที่ถึงขนาดทำให้ไม่สมตามวัตถุประสงค์ของสัญญา ซึ่งภาษาอังกฤษใช้คำว่า "go to the root of the contract" ทำให้สัญญาลิ้นสุด โดยฝ่ายที่ไม่ผิดสัญญามีสิทธิบอกเลิกและเรียกร้องค่าเสียหายได้ ส่วนคำรับรอง (warranty) นั้นถือเป็นเงื่อนไขย่อย ประกอบเงื่อนไขใหญ่ ถ้ามีการผิดสัญญาในส่วนของคำรับรอง ฝ่ายที่ไม่ผิดสัญญาจะไม่มีสิทธิบอกเลิกสัญญา คงมีสิทธิเฉพาะเรียกร้องค่าเสียหายเท่านั้น¹¹⁴ ซึ่งหลักนี้นำมาใช้กับสัญญาเช่าเรือด้วย (เว้นแต่จะระบุเงื่อนไขในสัญญาไว้เป็นอย่างอื่น และการหน่วงเหนี่ยวเรือไว้เมื่อสิ้นเวลาเลยไทม์แล้วเป็นเพียงการผิดคำรับรองเท่านั้น (breach of warranty) เนื่องจากการ

¹¹³ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 222.

¹¹⁴ Ibid.

ระบุเลยไทม์ไว้แน่นอนนั้นเป็นคำรับรอง และเวลาเลยไทม์ก็ไม่ถือว่าเป็นสาระสำคัญของสัญญา ที่จะทำให้อสัญญาเป็นอันต้องเลิกกัน ฉะนั้นผลของการผิดสัญญาในเรื่องเลยไทม์นี้จะขึ้นอยู่กับว่าสัญญาเช่าเรื่อนั้น คู่สัญญาได้กำหนดให้มีดีเมอร์ เรจหรือไม่ ถ้าไม่มีการระบุดีเมอร์ เรจก็เรียกค่าเสียหายจากการทวงเหนี่ยว (damage for detention) ได้ และถ้ามีดีเมอร์ เรจ และกำหนดเวลาดีเมอร์ เรจไว้หรือไม่ผลก็คงเป็นไปตามที่ระบุนั้น

ผู้เช่า เรือที่ไม่สามารถทำการบรรทุกหรือขนถ่ายให้เสร็จเรียบร้อย ภายในเวลาเลยไทม์ที่ระบุไว้ ทำให้เกิดความล่าช้าขึ้น ความล่าช้านี้เป็นเหตุผิดสัญญา แม้เจ้าของ เรือจะ ไม่มีสิทธิถือว่าสัญญาสิ้นสุดและนำ เรือ ไปที่อื่น แต่ก็มีได้หมายความว่า ผู้เช่า เรือมีสิทธิทวงเหนี่ยว เรือไว้เมื่อสิ้นเวลาเลยไทม์แล้ว ถ้าเกิดความล่าช้าขึ้นกับเรือเมื่อสิ้นเวลาเลยไทม์ หรือ เมื่อสิ้นระยะเวลาดีเมอร์ เรจตามที่ระบุแล้ว และเป็นเวลานานจนกระทั่งเกินเวลาอันสมควร ถึงขั้นที่เรียกว่าทำให้อสัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ (frustration) หรือผู้เช่า เรือทำให้เกิดความล่าช้ามากขึ้นจนเป็นการขัดต่อความประสงค์ของสัญญา (fundamental breach of contract) เจ้าของ เรือมีสิทธิจะแล่น เรือ ไปยังที่อื่นและเรียกค่าเสียหาย (ซึ่งไม่ได้กำหนดกันไว้ล่วงหน้า "unliquidated damages") ได้ด้วยเมื่อเรือเกิดความล่าช้าในขั้นแรกเจ้าของเรือจะถูกจำกัดสิทธิไม่ให้แล่น เรือ ไป แต่มีสิทธิเรียกค่าดีเมอร์ เรจตามที่ระบุไว้เท่านั้น ซึ่งดีเมอร์ เรจนี้ถือเป็นค่าเสียหายที่กำหนดกันไว้ล่วงหน้า (liquidated damages) ในอัตราต่อวัน ตามจำนวนวันที่เกิดดีเมอร์ เรจ แต่ไม่เกินจำนวนวันดีเมอร์ เรจที่ระบุไว้ในสัญญา ถ้าเกิดความล่าช้าเกินกว่าระยะเวลาดีเมอร์ เรจ เจ้าของ เรือก็มีสิทธิเรียกค่าเสียหายซึ่งเรียกว่าค่าเสียหายจากการทวงเหนี่ยว (damage for detention) ได้อีกส่วนหนึ่ง (เวลาที่ต่อจากเวลาดีเมอร์ เรจ) ไปจนกว่าจะถึงขั้นที่เรียกว่า "frustration" หรือ ความล่าช้านั้นเป็นความผิดของผู้เช่า เรือที่ทำให้เกิดความล่าช้าจนขัดต่อความประสงค์ของสัญญา (constitutes a fundamental breach)

หลักการที่ว่าเมื่อสิ้นเวลาเลยไทม์แล้วยังเกิดความล่าช้าต่อจากนี้ไป อีกไม่ทำให้เกิดสิทธิแก่เจ้าของเรือที่จะแล่น เรือ ไปยังที่อื่นนั้นนำไปใช้กับเลยไทม์ที่ไม่ได้จำกัดระยะเวลาไว้ด้วยและเกิดดีเมอร์ เรจหลังจากสิ้นระยะเวลาอันสมควรของเลยไทม์ เช่น

คดี Wilson' & Conventry Ltd. v. Otto Thoresen's Linie 1910 ¹¹⁵ เจ้าเรือบรรทุกฟาง (straw) จาก Calais ไป Las Palmas สัญญาเช่าเรือไม่ได้จำกัดระยะเวลาเลยไหม้ หรือดีเมอร์เรจระบุแต่เพียงว่า "การบรรทุกและขนถ่ายสินค้าให้กระทำเร็วที่สุดเท่าที่เครื่องจักรจะสามารถรับและส่งมอบได้ตามธรรมเนียมของท่าเรือนั้น ๆ และกระทำในระหว่างเวลาทำการตามธรรมเนียมประเพณีของท่าเรือนั้น ๆ" (Cargo to be loaded and discharged as fast as steamer can receive and deliver as customary at respective ports and during customary working hours thereof) และ "ถ้าเกิดความล่าช้าขึ้นแก่เรือจะต้องชำระค่าเสียหายเวลาในอัตรา 4 เพนซ์ต่อตันกรอสต่อวัน" (If vessel be longer detained to be paid at the rate of four pence per gross register ton per day) ปรากฏข้อเท็จจริงว่า เวลาอันสมควรของการบรรทุกนั้นควรเป็นสองวันครึ่ง นายเรือกระทำด้วยความรีบเร่งเพื่อให้เรือมาถึง ณ Las Palmas ให้ทันเวลาเข้าไปรอคิวส่งสินค้าตามวันที่ประกาศ โดยออกจาก Calais ก่อนเวลาสองวันครึ่ง จึงต้องคอยผู้ส่งสินค้านานกว่า 24 ชั่วโมง เพราะเขาไม่จัดเตรียมสินค้าซึ่งควรจะได้บรรทุกทั้งหมด ผู้พิพากษา Bray ให้ความเห็นว่าเมื่อไม่ได้กำหนดเวลาเลยไหม้ไว้ เรือจึงมีหน้าที่ต้องคอยเป็นเวลาอันสมควร และได้ให้ความเห็นอีกว่า วันที่เกิดดีเมอร์เรจ แม้สัญญาเช่าเรือจะไม่ได้จำกัดระยะเวลาดีเมอร์เรจไว้ แต่กฎหมายก็จะกำหนดว่าอะไรคือเวลาอันสมควรสำหรับกรณีนั้น ๆ ฉะนั้นคดีนี้ผู้เช่าเรือจึงมีสิทธิที่จะเอาเรือไว้ได้ต่อไปอีกอย่างน้อย 24 ชั่วโมง

แม้จะถือว่าการกำหนดเวลาเลยไหม้ในสัญญาเช่าเรือเป็นคำรับรอง (warranty) มากกว่าที่จะเป็นเงื่อนไข (condition) ซึ่งเป็นเพียงการผิดสัญญาแต่มิได้ให้สิทธิเจ้าของเรือที่จะถือว่าสัญญาสิ้นสุดก็ตาม อย่างไรก็ตามก็คำรับรองที่แท้จริงนั้น (absolute warranty) (ไม่ว่าเวลาเลยไหม้จะได้อำนาจไว้เป็นการแน่นอนหรือโดยการคำนวณจากน้ำหนักของสินค้าหรือโดยวิธีการอื่น) ผู้เช่าเรือจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ว่าเขาได้เอาใจใส่ต่อการปฏิบัติการบรรทุกสินค้าให้ทันเวลาแล้ว แต่การกระทำเช่นนี้ไม่เป็นข้อแก้ตัวที่ผู้เช่าเรือจะยกขึ้นให้เขาหลุดพ้นจากความรับผิดในค่า

¹¹⁵ Ibid., p. 223.

ดีเมอร์เรจ ¹¹⁶ เว้นแต่เมื่อผู้เช่าเรือได้แสดงให้เห็นว่าความล่าช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะความผิดของเจ้าของเรือ หรือมีข้อสัญญาระบุให้เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้เช่าเรือ ¹¹⁷ หรือเรือได้ปฏิบัติตามที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายของสถานที่ปฏิบัติการนั้น

ฉะนั้น แม้ผู้รับสินค้าจะรับสินค้าไม่ได้เพราะเกิดภาวะลมฟ้าอากาศไม่เอื้ออำนวย หรือเกิดจากผู้รับสินค้านายอื่น เขายังคงต้องรับผิดในค่าดีเมอร์เรจอยู่ รวมถึงการเกิดภาวะท่าเรือคับคั่งด้วยแม้ว่าเขาไม่ได้เป็นผู้กระทำ (congestion of ships)

แม้ว่าเลย์ไทม์จะเป็นคำรับรองผู้เช่าเรือก็อาจจะไม่ต้องรับผิดในค่าดีเมอร์เรจ ถ้าเขาสามารถแสดงให้เห็นว่าความล่าช้าที่เกิดขึ้นเพราะเจ้าของเรือ ลูกจ้าง คนรับใช้หรือตัวแทนของเจ้าของเรือ เช่น ไม่ยื่นหนังสือบอกกล่าวต่อผู้รับตราส่งหรือไม่นำเรือไปยังสถานที่บรรทุกเมื่อถึงเวลาที่ควรจะไปหรือเจ้าของเรือว่าจ้างคนงานไม่เพียงพอกับงาน หรือเกิดอุปสรรคที่เป็นข้อยกเว้นทั้งระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ หรือการปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายเป็นการผิดกฎหมายของสถานที่ที่ปฏิบัติการนั้น ส่วนความผิดของเจ้าของเรือที่อ้างมานั้นจะต้องเกิดจากความผิดของเจ้าของเรือหรือเจ้าของเรือมีส่วนผิดอยู่ด้วย หรือเกิดจากบุคคลที่เขาต้องรับผิดชอบ

อย่างไรก็ตาม แม้ผู้เช่าเรือจะทำการบรรทุกหรือขนถ่ายไม่เรียบร้อยภายในเวลาเลย์ไทม์ และต้องรับผิดในค่าดีเมอร์เรจก็ตาม แต่เจ้าของเรือเองก็ยังมีหน้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เช่าเรือตามสมควร ถ้าการกระทำของเจ้าของเรือเป็นเหตุให้เกิดความล่าช้าต่อการปฏิบัติงานของผู้เช่าเรือ ผู้เช่าเรืออาจจะยกเป็นข้อแก้ตัวได้ เช่น การใส่อัปเงาเรือหนักเป็นสิ่งจำเป็นที่เจ้าของเรือต้องกระทำเพื่อไม่ให้เรือโคลงในเวลาขนถ่ายสินค้า แต่ถ้าใส่มากเกินไปจนทำให้การขนถ่ายล่าช้า แม้ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ผิดสัญญาแต่ก็อาจยกข้อแก้ตัวที่เจ้าของเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกที่ควรจะได้ดังตัวอย่างจากคดีนี้

¹¹⁶ Ibid.

¹¹⁷ เช่นการนัดหยุดงาน (the strike clause) ในสัญญาเช่าเรือแบบ Genprocon (The River Plate Charter-Party 1914)

คดี *Harris v. Best Ryley & Co.* 1892¹¹⁸ ศาลเห็นว่าผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในการจ่ายค่าดีเมอรัเรจ เพราะความล่าช้านั้นเกิดจากคนงานที่เจ้าของเรือเป็นผู้ว่าจ้างมา

ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือไม่ได้กำหนดระยะเวลาดีเมอรัเรจไว้ ก็จะทำให้เกิดปัญหาว่าหลังจากสิ้นเวลาอันสมควรเมื่อเกิดเวลาดีเมอรัเรจแล้ว เจ้าของเรือจะเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ได้หรือไม่ และจะถือว่าสัญญาสิ้นสุดลงแล้วได้หรือไม่ สำหรับปัญหานี้ เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกได้เฉพาะดีเมอรัเรจ และไม่มีช่วงกลางระหว่างสิ้นเวลาดีเมอรัเรจกับช่วงที่เจ้าของเรือจะบอกเลิกสัญญาเช่าเรือ โดยการบอกเลิกสัญญา (repudiation) หรือเวลาได้ล่วงเลยมาเกินสมควรและเป็น frustration แล้ว ฉะนั้นเจ้าของเรือจึงไม่สามารถเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ได้ เช่น

คดี *Inverkip SS.Co. Ltd. v. Bunge & Co.* (1917)¹¹⁹ ทำสัญญาเช่าเรือบรรทุกข้าวจาก Galveston ไปเมดิเตอร์เรเนียน ระบุว่า "เรือจะต้องทำการบรรทุก ณ ฝั่งท่าเทียบเรือที่กำหนด ซึ่งกระทำด้วยความเร็วตามธรรมเนียมปฏิบัติของท่าเทียบเรือ นั้น และถ้าเกิดความล่าช้าเกินกว่า 5 วัน (วันอาทิตย์และวันหยุดไม่นับ) ผู้เช่าเรือจะต้องชำระค่าดีเมอรัเรจในอัตรา 4 เพนซ์ หรือเทียบเท่าต่อตันเนตต่อวัน หรือตามอัตราส่วน โดยจะต้องชำระวันต่อวัน ความล่าช้าเช่นนี้จะต้องเกิดจากความผิดของผู้เช่าเรือหรือตัวแทนของเขา" ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ท่าเรือ Galveston ได้รับความเสียหายเพราะเกิดน้ำท่วมใหญ่ที่ริมฝั่งทะเล เรือได้รับคำสั่งให้ไปทำการบรรทุกยัง Newport News หลังจากนั้น 5 วันก็เกิดดีเมอรัเรจขึ้นเป็นเวลา

¹¹⁸ Michael Brynmôr Summerskill, *Laytime*, p. 226.

¹¹⁹ *Ibid.*, p.227.

16 วัน เรือก็ยังไม่ได้เริ่มทำการบรรทุก เจ้าของเรือจึงเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) นับจากนั้นในอัตราที่สูงกว่าอัตราดีเมอร์เรจมาก เจ้าของเรือให้เหตุผลว่า แม้สัญญาจะไม่ได้จำกัดระยะเวลาดีเมอร์เรจไว้ก็จะถูกจำกัดโดยกฎหมายว่าอะไรคือเวลาที่เหมาะสมสำหรับสถานการณ์นี้ และหลังจากนั้นก็เกิดค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damage for detention) ขึ้น แต่ศาลอุทธรณ์ไม่เห็นด้วย นอกจากนี้ยังมีคดีที่คล้ายกันคือ

คดี Western SS.Co.Ltd v. Amaral Sutherland & Co. (1913)¹²⁰ ศาลสูงถือว่า "ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือไม่ได้ระบุไว้ชัดเจนว่าอัตราค่าดีเมอร์เรจจะใช้เฉพาะกับเวลาอันสมควรเท่านั้น อัตราค่าดีเมอร์เรจนี้จะใช้อยู่ตราบเท่าที่เรือถูกหน่วงเหนี่ยวตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น ในคดีนี้มีผู้พิพากษาบางท่านได้ให้ความเห็นว่า ถ้าสถานการณ์นี้เกิดขึ้นกับเรือ เรือจะแล่นไปที่อื่นแล้วนำสินค้าขึ้นฝั่งก็ทำได้ แต่เรือก็ไม่ได้ทำ จึงมีผลให้เกิดความล่าช้าทั้งนี้เพราะเจ้าของเรืออาจจะต้องการสงวนสิทธิจากการใช้สิทธิยึดหน่วงต่อตัวสินค้า

คดีนี้เจ้าของเรือเห็นว่าเวลาอันสมควรสำหรับระยะเวลาดีเมอร์เรจ (demurrage) คือ 10 วัน หลังจากนั้นเจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damage for detention) ในอัตราที่สูงกว่าดีเมอร์เรจได้อีก ผู้เช่าเรือจึงโต้แย้งว่า ไม่มีการระบุในสัญญาเช่าเรือ ไม่ว่าโดยแจ้งชัดหรือโดยปริยายว่า อัตราค่าดีเมอร์เรจตามที่สัญญาได้ตกลงกันนั้นจะใช้เฉพาะกับเวลาอันสมควรและเลยแต่ที่กล่าวข้างต้นเท่านั้น ผู้พิพากษา Bray เห็นด้วยกับข้อโต้แย้งของผู้เช่าเรือและเห็นว่า ถ้าเจ้าของเรือเห็นว่าอัตราค่าดีเมอร์เรจนั้นยังไม่เพียงพอสำหรับการชดเชยที่เขาควรจะได้รับเนื่องจากเรือถูกหน่วงเหนี่ยว เขาควรจะนำสินค้าขึ้นฝั่งและแล่นเรือไปที่อื่น ซึ่งเขาก็ไม่ได้ทำ ฉะนั้นในสถานการณ์เช่นนี้ เขาจึงมีสิทธิเพียงได้รับค่าชดเชยที่เรือถูกหน่วงเหนี่ยวตามอัตราค่าดีเมอร์เรจและไม่สามารถเรียกร้องอะไรไปมากกว่านี้

¹²⁰ Ibid.

ถ้าไม่ได้จำกัดเวลาดีเมอร์เรจไว้ เจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) เว้นแต่สัญญาเช่าเรือได้ถูกบอกเลิกหรือสัญญาได้ตกเป็นอันไร้ประโยชน์ (frustrated)

เมื่อใดจึงจะถือว่าเวลาดีเมอร์เรจสิ้นสุด กล่าวคือ เมื่อเกิดดีเมอร์เรจไประยะหนึ่งอาจถึงเวลาที่สัญญาถูกถือได้ว่าสิ้นสุดเมื่อ (1) ผู้เช่าเรือได้กระทำหรือมีคำที่แสดงว่าเขาไม่สามารถปฏิบัติการได้หรือกล่าวว่าเขาเต็มใจที่จะกระทำแต่ก็ไม่สามารถกระทำได้หรือใช้คำที่แสดงความหมายได้ว่าเป็นการบอกเลิกสัญญา หรือ (2) เกิดความล่าช้าจนกระทั่งสัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์และทำให้สัญญาลิ้นสุด ผู้เช่าเรือไม่มีสิทธิที่จะทำให้เกิดความล่าช้าแก่เรือโดยไม่มีสิ้นสุด ถ้าการกระทำของเขาหมายถึงการบอกเลิกสัญญา เจ้าของเรือก็อาจยอมรับโดยเรียกค่าเสียหายและแล่นเรือไปที่อื่น หรือเลือกที่จะทิ้งเรือไว้ที่นั่นก็ได้ โดยเรียกค่าดีเมอร์เรจได้จำกัดเพียงเท่าอัตราที่ตกลงกัน

ถ้าเกิดความล่าช้าแก่ เรือนานเกินสมควร เจ้าของเรือจะใช้สิทธิเลิกสัญญาเช่าเรือก็ได้โดยถือว่าเป็นการผิดสัญญานั้น แต่จะต้องเป็นความล่าช้าถึงขนาด โดยล่าช้าจนผิดวัตถุประสงค์ของสัญญา (go to the root of contract) (ถ้าเป็นเพียงความล่าช้าที่ไม่สามารถบรรเทาหรือชดเชยให้เรียบร้อยภายในเวลาเลยแต่แล้ว ยังถือไม่ได้ว่าเป็นการผิดสัญญา เพราะผิดคำรับรองเท่านั้น) อนึ่ง เจ้าของเรือจะถือว่าสัญญาลิ้นสุด จะต้องพิจารณาการกระทำของผู้เช่าเรือหรือคำที่เป็นการแสดงว่าเลิกสัญญาหรือสัญญาเช่าเรื่อนั้น ไม่สามารถปฏิบัติได้ ความล่าช้าที่เป็นเหตุให้บอกเลิกสัญญา หรือสัญญานั้นไม่อาจเป็นไปได้ ถือว่าความล่าช้าถึงขนาดแล้ว (go to the root of the contract) ผู้เช่าเรือจึงเป็นผู้กระทำผิดเงื่อนไข (condition) ของสัญญา (ไม่ใช่ผิดคำรับรอง warranty)

ผลของการเกิดดีเมอร์เรจนี้ ที่ถือว่าเป็นความล่าช้าที่เจ้าของเรือได้รับนั้น บางกรณีความล่าช้านั้นอาจกล่าวว่าเป็นความผิดของผู้เช่าเรือที่บรรเทาหรือชดเชยไม่เสร็จ แต่ คำว่า "ความผิด" (default) นั้น ไม่ได้หมายความว่าผู้เช่าเรือจะต้องละเลยหรือประมาทผิด เพียงแต่เขากระทำตามหน้าที่แต่ไม่สำเร็จภายในเวลาถือได้ว่าเป็นความผิดแล้ว เช่น ทำการบรรเทาหรือชดเชยไม่เสร็จเรียบร้อยภายในเวลาเลยใหม่จึงเกิดดีเมอร์เรจขึ้น ซึ่งถือว่าผู้เช่า

เรือผิดสัญญาแล้ว การทำให้เกิดความล่าช้าและการผิดสัญญาถือว่าเป็นแนวความคิดเดียวกัน เพราะความผิดเกิดจากความล่าช้า จึงทำให้เป็นการผิดสัญญา นอกจากนี้ผู้เช่าเรือไม่ได้จัดเตรียมสินค้าในเวลาอันเหมาะสม หรือไม่ได้จัดหาสถานที่สำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายถือว่าเป็นความผิดและความผิดนั้นทำให้เกิดความล่าช้า ฉะนั้นความล่าช้าจึงเกิดจากความผิดของผู้เช่าเรือ ตัวอย่างเช่น

คดี *N.V. Reederij Amsterdam v. President of India* (1960)¹²¹ ผู้เช่าเรือบรรทุกข้าวสาลีจากนิวยอร์กไปมาดราส สัญญาระบุไว้ว่า "เรือจะต้องบรรทุก ทำเทียบเรือด้วยความเร็วตามธรรมเนียมปฏิบัติของท่าเทียบเรือ และถ้าเกิดความล่าช้ามากกว่า 5 วันทำการที่ลมหน้าอากาศเอื้ออำนวย (วันเสาร์บ่าย วันอาทิตย์และวันหยุดไม่นับ) ผู้เช่าเรือจะต้องชำระค่าดีเมอร์เร็ว ความล่าช้าที่ระบุไว้จะต้องเกิดจากความผิดของผู้เช่าเรือหรือตัวแทนของเขา" นอกจากนี้ได้ระบุเงื่อนไขการนัดหยุดงานตามที่ปรากฏใน *The Controcon Strike Clauses* (ฉบับแก้ไข) ว่าให้ถือเป็นข้อยกเว้นความรับผิดของสัญญาในค่า "damages หรือ demurrage" ถ้าเรือไม่สามารถทำการบรรทุกหรือเรือเกิดความล่าช้าขึ้นในสถานการณ์นั้น ผู้เช่าเรืออ้างว่า การไม่สามารถจัดหาท่าเทียบเรือให้ได้ ไม่ได้เป็นผลมาจากความผิดของเขา ฉะนั้นเขาจึงไม่ต้องรับผิดในค่าดีเมอร์เร็ว ซึ่งศาลอุทธรณ์ไม่เห็นด้วยต่อข้ออ้างนี้ และผู้พิพากษา Peason กล่าวว่า คำว่า "default" (ความผิด) นั้นไม่จำเป็นที่จะต้องเกี่ยวข้องกับกระทำผิดหรือการละเลยไม่เอาใจใส่ เพียงแต่หมายถึงเกิดความล่าช้าขึ้นแก่เรือเมื่อพ้นเวลาเลยไทม์ที่กำหนดให้ ก็เป็นการผิดสัญญา (breach of contract) และถือเป็นความผิดของผู้เช่าเรือแล้ว เว้นแต่ความล่าช้าที่เกิดขึ้นเป็นข้อยกเว้นความรับผิดหรือยกเว้นการผิดสัญญา

ในเรื่อง "ความผิด" นี้ ผู้เช่าเรือจะหลุดพ้นจากความรับผิด ถ้าเกิด "เหตุสุดวิสัย" (vis major) ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นในปัจจุบันทันด่วนและเป็นเรื่องไม่คาดคิดมาก่อนว่าจะเป็นการอุปสรรคหรือจะขัดขวางต่อการบรรทุกหรือขนถ่าย และไม่ได้เกิดจากความยินยอมของผู้เช่าเรือหรือไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้เช่าเรือ นอกจากนี้กรณีที่เกิดจากความผิดของเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือก็ไม่ต้องรับผิดเช่นกัน¹²²

¹²¹ Ibid., p. 232.

¹²² Hugo Tiberg, *The Law of Demurrage*, p. 574.

3.2.3 การนับและคำนวณดีเมอร์ เรจ

ก. การสิ้นสุดเลย์ไทม์

การสิ้นสุดของเลย์ไทม์ที่ไม่ได้จำกัดระยะเวลาไว้ นั้น จะสิ้นสุดลงในเวลาอันสมควรตามที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่มีปัญหาว่าเจ้าของเรือจะต้องแจ้งให้ผู้เช่าเรือทราบหรือไม่ ในอังกฤษ อเมริกา สแกนดิเนเวียและเนเธอร์แลนด์ไม่มีกฎหมายกำหนดให้ต้องแจ้งก่อนที่เลย์ไทม์สิ้นสุด ส่วนในกฎหมายเยอรมัน กำหนดให้นายเรือแจ้งแก่ผู้เช่าเรือ เมื่อเห็นว่าเลย์ไทม์สิ้นสุดลง เฉพาะสัญญาเช่าเรือที่ได้จำกัดเวลาเลย์ไทม์ไว้ ซึ่งถือว่าการแจ้งนี้เป็นสิ่งจำเป็นมากในกฎหมายเยอรมัน และในประมวลกฎหมายฉบับใหม่ของอิตาลีกำหนดให้ต้องแจ้งด้วย¹²³

ในสมัยก่อน ระบบกฎหมายลาติน ต้องการให้มีการแจ้งว่าเวลาเลย์ไทม์ได้สิ้นสุดลงแล้วซึ่งถือเป็นหลักทั่วไปในกฎหมายแห่ง ว่าต้องแจ้งก่อนที่จะเกิดความเสียหายขึ้น การแจ้งนี้ไม่ได้กำหนดรูปแบบไว้เป็นพิเศษเพียงแต่ใช้วิธีติดต่อตามความเหมาะสม ส่วนในกฎหมายเบลเยียมต้องการให้แจ้งอย่างเป็นทางการเป็นรูปแบบ ส่วนในฝรั่งเศสได้ประกาศยกเลิกการแจ้งไปแล้ว

แต่สำหรับเลย์ไทม์ที่กำหนดระยะเวลาสิ้นสุดไว้ ก็ไม่จำเป็นต้องแจ้งถึงการสิ้นสุดเวลานั้น แต่ถ้านายเรือจะแจ้งเพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือ เพราะเห็นว่าเรือจะเกิดดีเมอร์ เรจขึ้นก็เป็นการดี

ข. การนับระยะเวลาดีเมอร์ เรจ และช้อยกเว้น

เมื่อเกิดดีเมอร์ เรจขึ้น ระยะเวลาดีเมอร์ เรจจะนับติดต่อกันไปเรื่อย ๆ และปกติข้อแก้ตัวหรือช้อยกเว้นของผู้เช่าเรือที่ใช้กับเลย์ไทม์ในการบรรทุกหรือขนถ่ายจะไม่นำมาใช้กับระยะเวลาดีเมอร์ เรจเพื่อให้ระยะเวลาดีเมอร์ เรจหยุดนับ มีกฎอันหนึ่งของดีเมอร์ เรจ ซึ่งรู้จักกันใน

¹²³ Ibid., p. 546.

วงการธุรกิจพาณิชย์คือ "Once on demurrage always on demurrage" เมื่อสิ้นเวลา
 เลย์ไทม์แล้วและเกิดดีเมอร์เรจขึ้น เวลาดีเมอร์เรจจะนับไปตลอด เว้นแต่สัญญาเช่าเรือจะได้
 ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ¹²⁴

คำว่า เมื่อเกิดดีเมอร์เรจแล้ว เวลาดีเมอร์เรจจะนับตลอด
 หมายถึง จะเกิดดีเมอร์เรจขึ้นทุก ๆ วัน หลังเลย์ไทม์ซึ่งรวมวันอาทิตย์และวันหยุดด้วย (วันอาทิตย์
 และวันหยุด นั้นปกติจะไม่นับถ้าเป็นเลย์ไทม์) ไม่สามารถนำข้อยกเว้นความรับผิดใด ๆ ของผู้เช่า
 เรือมาใช้ได้ แม้ว่าจะเกิดจากเหตุสุดวิสัยก็ตาม ¹²⁵

อนึ่ง ถ้าสัญญาระบุว่า "ถ้ามีเหตุการณ์ที่เป็นอุปสรรคเกิดขึ้นจะไม่
 นับเวลานั้น เว้นแต่จะเกิดดีเมอร์เรจขึ้นแล้ว" ผลก็คือ ดีเมอร์เรจจะนับติดต่อกันตลอด และแม้ว่า
 จะไม่ได้ระบุคำในเครื่องหมายคำพูดในสัญญา ก็มีผลเหมือนกัน เช่น Lord Reid ได้กล่าวไว้ใน
 คดี Union of India v. Compania Naveira Aeotus (1964) ¹²⁶ ว่า เกิดการนัดหยุด
 งาน (strike) ก่อนสิ้นเวลาเลย์ไทม์ ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิด แต่ถ้าเกิดนัดหยุดงานหลังจากเกิด
 เวลาดีเมอร์เรจแล้ว เจ้าของเรือก็อาจอ้างได้ว่า ถ้าผู้เช่าเรือได้ปฏิบัติหน้าที่ให้เสร็จเรียบร้อย
 ภายในเวลาเลย์ไทม์ การนัดหยุดงานก็จะเป็นเหตุทำให้เกิดความล่าช้าขึ้นแก่เรือ และเรือก็
 สามารถแล่นไปในทะเลได้ก่อนที่จะเกิดการนัดหยุดงาน ฉะนั้นผู้เช่าเรือจึงต้องรับผิดในดีเมอร์เรจ
 ถ้าเกิดการนัดหยุดงานหลังจากที่เกิดดีเมอร์เรจแล้ว เว้นแต่สัญญาเช่าเรือจะระบุไว้เป็นอย่างอื่น
 เช่น ระบุว่าจะต้องชำระค่าดีเมอร์เรจ 12 เซนต์ 6 ดอลลาร์ต่อชั่วโมง เว้นแต่ความล่าช้านั้นจะ
 เกิดจากการปิดงานงดจ้าง (a lock-out) หรือการนัดหยุดงาน (a strike) ผลก็คือว่าไม่
 ต้องชำระค่าดีเมอร์เรจที่เกิดขึ้นระหว่างการนัดหยุดงาน (a strike) ที่เป็นอุปสรรคต่อการ
 บรรทุก

¹²⁴ Raoul Colinvaux, Laws Caver's Carriage by Sea (London :
 Stevens & Sons, 1982), p. 1263.

¹²⁵ Hugo Tiberg, The Law of Demurrage, p. 547.

¹²⁶ Raoul Colinvaux Caver's Carriage by Sea, p. 1264.

หลักของดีเมอรัจเรจที่ว่า เมื่อเกิดแล้วจะนับติดต่อกันไปตลอดนั้น จะนำไปใช้กับการรวมเวลาเลย์ไทม์ของการบรรทุกหรือขนถ่าย (reversible laytime) เมื่อใช้เวลาที่รวมกันของเลย์ไทม์หมดแล้วในท่าเรือบรรทุก เรือจึงเกิดดีเมอรัจเรจ เมื่อเรือมาถึงท่าเรือขนถ่าย

ข้อยกเว้นในการไม่นับดีเมอรัจเรจ คือ ถ้าความล่าช้านั้นเกิดจากความผิดของเจ้าของเรือ หรือมีสัญญาระบุไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งจะกล่าวต่อไป

ค. ระยะเวลาดีเมอรัจเรจ คู่สัญญาอาจกำหนดไว้ในสัญญาหรือในบางประเทศ เช่น เยอรมัน เนเธอร์แลนด์ ยอมให้กำหนดดีเมอรัจเรจโดยสัญญาหรือโดยกฎหมาย การกำหนดโดยกฎหมายนั้น แต่ละประเทศอาจกำหนดระยะเวลาดีเมอรัจเรจไว้ต่างกัน ในกฎหมายของสแกนดิเนเวีย ให้ระยะเวลาดีเมอรัจเรจเป็นครึ่งหนึ่งของเลย์ไทม์ แต่ถ้าเป็นการเช่าเรือทั้งลำจะกำหนดให้มีระยะเวลาดีเมอรัจเรจอย่างน้อย 3 วัน ในกฎหมายเยอรมันกำหนดให้ระยะเวลาดีเมอรัจเรจมี 14 วัน และในกฎหมายเนเธอร์แลนด์กำหนดให้ระยะเวลาดีเมอรัจเรจ มี 8 วัน จะเห็นได้ว่า แม้จะมีหลักที่เป็นข้อตกลงกันทั่ว ๆ ไปว่า ค่าดีเมอรัจเรจจะต้องชำระวันต่อวันตลอดเวลาที่เรือเกิดความล่าช้า แต่เวลาที่เกิดดีเมอรัจเรจก็มีวันสิ้นสุด โดยอาจจะกำหนดระยะเวลาดีเมอรัจเรจไว้ในสัญญา หรือกรณีที่ไม่ได้กำหนดระยะเวลา ก็ใช้เวลาอันสมควร (reasonable time) เป็นเกณฑ์ โดยพิจารณาตามสถานการณ์ของแต่ละกรณี หรือกำหนดระยะเวลาดีเมอรัจเรจโดยกฎหมาย ระยะเวลาดีเมอรัจเรจก็จะสิ้นสุดตามกรณีนั้น ๆ ¹²⁷

ง. อัตราค่าดีเมอรัจเรจ

อัตราค่าดีเมอรัจเรจนั้นจะระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ ซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงโดยใช้ฐานจากค่าระวางที่คู่สัญญาได้ตกลงในสัญญาตั้งแต่นั้น เป็นเกณฑ์ในการคำนวณในทางปฏิบัติอัตราค่าดีเมอรัจเรจ (demurrage rate) จะต่ำกว่าค่าเสียหายที่เกิดจากการหน่วงเหนี่ยว

¹²⁷ Hugo Tiberg, The Law of Demurrage, p. 551-552.

(damages for detention) คำนวณจากค่าระวางขณะทำสัญญา แต่ค่าเสียหายที่เกิดจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) จะคำนวณจากค่าระวางที่เจ้าของเรือควรจะได้รับ ในระยะเวลาที่เกิดความล่าช้านั้น (เวลาที่เกิด (damages for detention)) แต่ก็มีส่วนเหมือนกันที่อัตราค่าดีเมออร์เรจจะสูงกว่าค่าเสียหายที่เกิดจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ถ้าทำสัญญาเช่าเรือไปแล้วต่อมาค่าระวางในตลาดราคาตกลงอย่างรวดเร็ว ทำให้ดีเมออร์เรจซึ่งคำนวณจากค่าระวางในขณะที่ทำสัญญาสูงกว่าค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว ที่คำนวณจากค่าระวางในขณะที่ราคาค่าระวางตกลงแล้ว การกำหนดอัตราค่าดีเมออร์เรจไว้สูงกว่าค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวมาก (ในกรณีที่ราคาค่าระวางในตลาดอยู่ในภาวะปกติ) เจ้าของเรือก็มีความเสี่ยงเพราะอาจถูกลดได้ เพราะกฎหมายของอังกฤษถือว่าการกำหนดไว้สูงเกินส่วนนั้นจะมีฐานะเป็นเบี้ยปรับตามสัญญา (contractual penalty clauses) ¹²⁸ (ซึ่งจะได้อธิบายในบทต่อไป) การกำหนดอัตราค่าดีเมออร์เรจนั้นคู่สัญญาอาจตกลงกันเองหรืออาจจะใช้ตาราง สำหรับคำนวณอัตราค่าดีเมออร์เรจ ที่เรียกว่า Worldscale เป็นเกณฑ์ก็ได้ แต่มักจะใช้กับสัญญาเช่าเรือประเภทสินค้าของเหลว (Tanker) เมื่อกำหนดอัตราค่าดีเมออร์เรจแล้ว โดยปกติจะไม่ถูกลด ¹²⁹ แต่จะเกิดผลคือ เป็นการจำกัดสิทธิเจ้าของเรือ ที่สามารถเรียกร้องค่าดีเมออร์เรจได้เพียงเท่าอัตราที่ตกลง ซึ่งโดยทั่วไปจะเป็นการคิดคำนวณเรือลำนั้น ๆ ต่อเที่ยวเรือหนึ่ง ๆ แต่มีประเภทที่เกิดขึ้นในบางกรณีว่าจะคำนวณอัตราค่าดีเมออร์เรจอย่างไร เช่น

¹²⁸ Paul Todd, Demurrage, Guarantee and Damages for Detention, p. 17.

¹²⁹ มีกรณีที่สัญญาเช่าเรือระบุให้ผู้เช่าเรือรับผิดชอบในค่าดีเมออร์เรจเพียงครั้งหนึ่ง เมื่อเวลาที่เกิดดีเมออร์เรจนั้น เกิดจากการนัดหยุดงาน (strikes) ซึ่งปรากฏในสัญญาเช่าเรือแบบ Gencon อันนี้ถือเป็นการตกลงกันของคู่สัญญา มิใช่เป็นการลดค่าดีเมออร์เรจ

คดี *Sarnia Steamships, Ltd. v. Continental Grain Co.* (1941)¹³⁰ ขนส่งสินค้าเที่ยวแรกโดยเรือลำหนึ่ง แต่ต้องขนถ่ายสินค้านั้นลงเรืออีก 5 ลำ แต่สัญญาเช่าเรือมีเพียงสัญญาเดียว และเงื่อนไขของสัญญานั้นก็ต้องใช้กับการขนส่งทั้งหมด มีปัญหาว่าอัตราค่าดีเมอร์เรจที่ระบุไว้ในสัญญานั้นจะให้แยกเรือแต่ละลำหรือควรหารแบ่งทั้ง 5 ลำ ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นเรื่องที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน แต่คิดว่าอัตราค่าดีเมอร์เรจที่ระบุไว้ในสัญญานั้น ควรจะใช้แยกสำหรับเรือแต่ละลำ ซึ่งคดีนี้ถือเป็นคดีพิเศษ

ในกฎหมายอังกฤษและอเมริกา ถ้าคู่สัญญาไม่ได้ตกลงให้เรียกดีเมอร์เรจ เจ้าของเรือก็มีสิทธิเรียกเฉพาะค่าเสียหายที่เกิดจากการทวงเหนี่ยว (damages for detention) ซึ่งคำนวณจากความเสียหายที่เจ้าของเรือได้รับจริง

ปัญหาต่อไปก็คือว่า ถ้าเรือลำเดียวมีสัญญาเช่าเรือหลายสัญญาในเวลาเดียวกัน และมีผู้เช่าเรือหรือผู้จ่ายค่าระวางคนใดคนหนึ่งทำให้เกิดดีเมอร์เรจ ในขณะที่คนอื่น ๆ ปฏิบัติถูกต้องตามสัญญาครบถ้วนผู้ขนส่งจะอย่างไร เขาจะต้องคำนวณอัตราค่าระวางในแต่ละสัญญาให้ครอบคลุมความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่เรือทั้งหมด แต่ก็มีผู้โต้แย้งว่า ถ้ากำหนดอัตราค่าดีเมอร์เรจไว้เช่นนี้ และปรากฏว่ามีผู้จ่ายค่าระวางทำให้เกิดดีเมอร์เรจทั้งสองคนในเวลาเดียวกัน ก็จะทำให้การกระทำเช่นนี้เป็นการไม่เหมาะสม เพราะผู้ขนส่งจะได้รับค่าดีเมอร์เรจถึงสองเท่า ทางแก้ปัญหานี้ก็คือให้ผู้จ่ายค่าระวางทั้งสองร่วมกันรับผิดชอบในอัตราดีเมอร์เรจแต่ละสัญญา โดยให้ผู้ขนส่งเรียกเอาอัตราค่าดีเมอร์เรจตามสัญญาที่กำหนดไว้สูงสุดในสองสัญญานั้น และเมื่อผู้ชำระค่าระวางที่ถูกเรียกค่าดีเมอร์เรจ ได้ชำระไปแล้วก็รับช่วงสิทธิไป เรียกเอาค่าดีเมอร์เรจที่ชำระแทนไปกับผู้ชำระค่าระวางที่ทำให้เกิดค่าดีเมอร์เรจอีกคนหนึ่ง โดยเขาทั้งสองคนนั้นจะต้องรับผิดชอบตามส่วนของแต่ละคนและต้องชำระค่าดีเมอร์เรจวันต่อวัน¹³¹

¹³⁰ Hugo Tiberg, *The Law of Demurrage*, p. 552.

¹³¹ *Ibid.*, p. 553.

ส่วนอัตราค่าดีเมอร์เรจตามกฎหมายนั้น ในกฎหมายสแกนดิเนเวีย ศาลจะเป็นผู้พิจารณาโดยดูจากอัตราค่าระวางในสัญญาเช่าเรือ และคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เจ้าของเรือได้จ่ายเพิ่มขึ้นหรือลดลง ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้านั้น เหตุที่ศาลพิจารณาจากอัตราค่าระวางที่ระบุไว้ในสัญญามากกว่าอัตราค่าระวางในราคาตลาดก็เพราะ กฎหมายได้เน้นถึงลักษณะของดีเมอร์เรจ ว่าเป็นค่าเสียหายที่กำหนดกันไว้ล่วงหน้า (liquidated damages) ซึ่งคู่สัญญาได้กำหนดขึ้นมา ไม่ใช่ค่าเสียหาย (damages) ที่หมายถึงค่าชดเชย (compensation)

ในทางปฏิบัติถ้าไม่มีการกำหนดดีเมอร์เรจ กฎหมายกำหนดให้จ่ายเป็นค่าชดเชย (compensation) ตามเวลาเลยใหม่ที่เกินตามอัตราค่าระวางที่ตกลงและที่เคยทำกันมาของคู่สัญญา ในกฎหมายสวีเดนได้กำหนดตารางค่าดีเมอร์เรจขึ้นมาใช้สำหรับเรือเล็ก ๆ เนื่องจากต้องการใช้กับท้องถิ่นเท่านั้น

กฎหมายเยอรมันและเนเธอร์แลนด์ระบุว่า อัตราค่าดีเมอร์เรจที่ไม่ได้กำหนดไว้แน่นอนตายตัว ศาลจะพิจารณาโดยคำนวณตามความยุติธรรม ในกฎหมายเยอรมันนั้นจะต้องพิจารณาถึงสถานการณ์แต่ละคดีนั้นประกอบด้วย เช่น ค่าแรงงานลูกเรือ ค่าซ่อมแซมเรือ และค่าระวางที่ผู้ขนส่งควรจะได้รับในขณะที่เกิดดีเมอร์เรจ แต่กฎหมายที่ใช้กับการขนส่งทางน้ำภายในประเทศของทั้งสองประเทศนั้น ได้กำหนดอัตราค่าดีเมอร์เรจ ไว้เป็นการตายตัว

กฎหมายพาณิชย์นาวีของเบลเยียม กำหนดอัตราค่าดีเมอร์เรจโดยพิจารณาจากน้ำหนักบรรทุกของเรือ (ship's tonnage) เว้นแต่จะมีธรรมเนียมปฏิบัติของท้องถิ่นนั้นกำหนดไว้โดยเฉพาะแล้ว แต่สำหรับการขนส่งทางน้ำภายในประเทศกฎหมายได้กำหนดอัตราค่าดีเมอร์เรจไว้ตายตัว ¹³²

¹³² Ibid., P. 553.

ในกฎหมายฝรั่งเศสไม่มีกฎเกณฑ์ดีเมอร์เรจ ตามกฎหมายและดูเหมือนว่าจะให้ชำระเป็นค่าเสียหายที่ไม่ได้กำหนดกันไว้ล่วงหน้า (unliquidated damages) เว้นแต่จะมีข้อยกเว้นที่เป็นธรรมเนียมประเพณี (custom) ที่ได้วางกฎเกณฑ์เรื่องนั้นไว้ คล้ายกับในกฎหมายอังกฤษ ถ้าไม่ได้กำหนดอัตราค่าดีเมอร์เรจก็จะให้จ่ายเป็นค่าเสียหายที่เกิดจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ซึ่งค่าเสียหายนี้คำนวณจากความเสียหายที่แท้จริงที่ผู้ขนส่งได้รับ¹³³

3.2.6 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจ

การเกิดความรับผิดในค่าดีเมอร์เรจ ปกติจะเกิดจากสัญญาขนส่งในรูปของสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว ซึ่งเรือหรือบางส่วนของเรือทำการรับจ้างขนส่ง ส่วนดีเมอร์เรจในบิลออฟเลดิงมักจะใช้สิทธิเรียกร้องโดยใช้สัญญาเช่าเรือเป็นฐาน โดยการออกบิลออฟเลดิงได้อ้างถึงข้อความในสัญญาเช่าเรือไว้ในบิลออฟเลดิง ผู้ทรงใบตราส่งจึงต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือด้วย

คู่สัญญาที่ต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจจึงแยกออกเป็น ความรับผิดตามสัญญาเช่าเรือ และความรับผิดของคู่สัญญาในบิลออฟเลดิงดังนี้

ความรับผิดตามสัญญาเช่าเรือนั้นเป็นความรับผิดของผู้เช่าเรือ ซึ่งเป็นคู่สัญญากับเจ้าของเรือ ในการทำให้เกิดความล่าช้าขึ้นแก่เรือ เว้นแต่จะได้มีการระบุเงื่อนไขของ "Cessor Clause" ไว้ในสัญญาเช่าเรือ¹³⁴ หรือจะหลุดพ้นจากความรับผิดเพราะได้มีการตกลงกันใหม่ ซึ่งปรากฏในบิลออฟเลดิง

¹³³ Ibid., P. 108.

¹³⁴ จะได้อธิบายในรายละเอียดต่อไป

ความรับผิดของคู่สัญญาในบิลออฟเลดิง ถ้าบิลออฟเลดิงปรากฏข้อความไว้ชัดเจนว่าให้ใช้เงื่อนไขดีเมออร์ เรจตามที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือด้วย หรือบุคคลผู้รับสินค้าไม่ทำคำคัดค้านเงื่อนไขในบิลออฟเลดิง¹³⁵ กล่าวคือในกรณีที่บิลออฟเลดิงอ้างถึงเงื่อนไขดีเมออร์ เรจที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือ หรือได้ระบุเงื่อนไขดีเมออร์ เรจไว้ในบิลออฟเลดิงโดยตรงถ้าจะให้ผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลที่ไม่ใช่คู่สัญญาตามสัญญาเช่าเรือรับผิดชอบในคดีดีเมออร์ เรจต่อกรณีที่เรือนั้นไม่สามารถขนถ่ายได้ภายในเวลาจะต้องเขียนการอ้างถึงเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือลงในบิลออฟเลดิงให้ชัดเจน บ่อยครั้งข้อความที่ระบุในบิลออฟเลดิงกำหนดเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าว่า "against payment of freight and other conditions as per charterparty" กล่าวคือถ้าจะรับสินค้าจะต้องชำระค่าระวางและปฏิบัติตามเงื่อนไขอื่น ๆ ตามที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือก่อน การระบุเช่นนี้ถ้าสัญญาเช่าเรือระบุถึงเงื่อนไขดีเมออร์ เรจ ในบิลออฟเลดิงก็ต้องรวมเอาเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือไว้ด้วย¹³⁶ ทำให้ผู้ทรงบิลออฟเลดิงต้องรับผิดชอบในคดีดีเมออร์ เรจที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือบรรทุกก่อนที่เรือจะแล่นออกจากท่าเรือบรรทุก เช่น ระบุว่า "paying for the good as per charterparty" ในคดี *Smith v. Sieveking* (1855)¹³⁷ ถือว่าไม่รวมถึงดีเมออร์ เรจในสัญญาเช่าเรือซึ่งเกิด ณ ท่าเรือบรรทุก

3.2.4.1 ความรับผิดของผู้เช่าเรือ

ความรับผิดของผู้เช่าเรือจะเป็นไปตามสัญญาเช่าเรือ ถ้าสัญญาเช่าเรือไม่ได้ระบุข้อความไว้เป็นอย่างอื่น ต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่า ความรับผิดในคดีดีเมออร์ เรจย่อมตกอยู่กับผู้เช่าเรือ¹³⁸ กล่าวคือผู้เช่าเรือยังคงรับผิดชอบ แม้จะมีบุคคลอื่นที่ต้อง

¹³⁵ Alan Abraham Mocatta and others, Scrutton Charterparties and Bill of Lading, p. 326.

¹³⁶ Raoul Colinvaux, Carver's carriage by Sea, p. 1356.

¹³⁷ Ibid.

¹³⁸ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 259.

รับผิดชอบด้วย เช่น ผู้ส่งสินค้าหรือผู้ทรงใบตราส่ง เพราะผู้เช่าเรือยังมีหน้าที่ปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรืออยู่ ตัวอย่างของสัญญาเช่าเรือที่กำหนดข้อความในสัญญาไว้เป็นอย่างอื่น เช่น สัญญาเช่าเรือแบบ Gencon ซึ่งกำหนดเงื่อนไขของความรับผิดในค่าดีเมอร์เรจว่า "Ten running day on demurrage at the rate state in Box 18 per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allow Merchants altogether at ports of loading and discharging" คำว่า "Merchants" ในที่นี้หมายถึงผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้า ซึ่งมีโชคนุคคลที่เป็นคู่สัญญาในสัญญาเช่าเรือ (เว้นแต่ผู้เช่าเรือจะเป็น Merchants ด้วย) ก็จะต้องรับผิดในค่าดีเมอร์เรจนั้น

ความรับผิดในค่าดีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือ ซึ่งถูกสัญญาฐานให้ตกอยู่กับผู้เช่าเรือนี้ อาจจะตกลงเปลี่ยนแก้ไข หรือทำให้ความรับผิดนั้นสิ้นสุดลงก็ได้ เช่น อาจจะไม่โอนความรับผิดไปยังผู้รับสินค้า หรืออาจทำให้ความรับผิดนั้นสิ้นสุดลงโดยการใช้ "Cessor Clause" หรือ "Lien Clause"¹³⁹ ซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงกันว่าความรับผิดในค่าดีเมอร์เรจและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าระวาง และค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damage for detention) ให้ตกเป็นของผู้รับสินค้า ดังที่ปรากฏใน "Lien Clause" ของสัญญาเช่าเรือแบบ Gencon ซึ่งระบุว่า "เจ้าของเรือยอมมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าระวาง (freight) ค่าระวางบรรทุกสินค้าไม่เต็มระวาง (dead freight) ค่าดีเมอร์เรจ และค่าเสียหายจากการ

¹³⁹ Dictionary of Shipping Law ซึ่งเขียนโดย E.R. HARDY IVAMY 1984 p. 12, p. 71. ได้ให้คำนิยาม คำว่า Cessor Clause ไว้ว่า เป็นข้อความในสัญญาเช่าเรือ ที่กล่าวว่าความรับผิดของผู้เช่าเรือจะสิ้นสุดเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือ และมีผลใช้บังคับได้ แต่อาจตกลงเปลี่ยนแปลงข้อความเป็นอย่างอื่นได้ cessor clause จะเกี่ยวข้องกับ lien clause และได้ให้คำนิยาม Lien Clause ว่า เป็นข้อความในสัญญาเช่าเรือหรือในบิลออฟเลดิงที่ให้สิทธิเจ้าของเรือที่จะยึดสินค้าไว้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าอะไรบางอย่างเช่น ในสัญญาเช่าเรือแบบ Gencon clause 8 ระบุว่า "เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าระวาง ค่าระวางบรรทุกสินค้าไม่เต็มระวาง ค่าดีเมอร์เรจและค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention)"

ท้วงเหนี่ยว (damages for detention) แต่ผู้เช่าเรือยังคงต้องรับผิดชอบในค่าระวาง ค่าตีเมอร์-
 เรจ และค่าเสียหายจากการท้วงเหนี่ยว ที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือขนถ่ายเพียงเท่าที่เจ้าของเรือไม่
 ได้รับความเสียหายจากการใช้สิทธิยึดท้วงสินค้า" หรือ ในสัญญาเช่าเรือแบบ The Welsh Coal Charter
 1896 ระบุว่า "ความรับผิดของผู้เช่าเรือสิ้นสุดเมื่อมีการบรรทุกสินค้าและชำระค่าระวางล่วงหน้า
 รวมทั้งได้มีการชำระค่าระวางบรรทุกสินค้าไม่เต็มระวาง และตีเมอร์เรจอันเกิดจากการบรรทุก
 แล้ว (ถ้ามี) เจ้าของเรือมีสิทธิยึดท้วง (lien) สินค้าเพื่อค่าระวาง ค่าตีเมอร์เรจและค่า
 เฉลี่ยความเสียหายร่วมกัน (General Average) ¹⁴⁰

3.2.4.2 ความรับผิดของผู้ส่งสินค้า

ผู้ส่งสินค้าโดยปกติไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญาเช่าเรือกับเจ้า
 ของเรือ จึงไม่มีความรับผิดใด ๆ ต่อเจ้าของเรือเพราะเขามีฐานะเป็นเพียงตัวแทนผู้เช่าเรือ ณ
 ท่าเรือบรรทุกเท่านั้น แต่เมื่อมีการส่งสินค้าลงเรือและได้มีการยกบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้ส่งสินค้า
 แล้ว เขาจะกลายเป็นคู่สัญญาตามบิลออฟเลดิงนั้นทันที นิติสัมพันธ์ระหว่างเขากับเจ้าของเรือจะเป็น
 ไปตามเงื่อนไขที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง ถ้าบิลออฟเลดิงมีเงื่อนไขเรื่องตีเมอร์เรจ ไร่ชด์นัจหรือ
 บิลออฟเลดิงได้อย่างถึงเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือที่ระบุตีเมอร์เรจ เขาก็มีความรับผิดตามเงื่อนไข
 ด้วย (ถ้าเรือเกิดความล่าช้าเกินกว่าระยะเวลาเฉลี่ยไหม้) ในทางปฏิบัติผู้ส่งสินค้าจะมีการโอน
 บิลออฟเลดิงไปยังบุคคลอื่นอยู่เสมอ ซึ่งมีปัญหาว่าเมื่อมีการโอนบิลออฟเลดิงไปยังบุคคลอื่นแล้ว ผู้
 ส่งสินค้ายังคงต้องรับผิดชอบในค่าตีเมอร์เรจ หรือค่าอื่น ๆ ตามที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงอยู่อีกหรือไม่
 ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) ถือว่าการโอนบิลออฟเลดิงไปไม่มีผลทำให้ผู้ส่งสินค้า

¹⁴⁰ เป็นค่าเฉลี่ยความเสียหายหรือสูญหายอันเนื่องมาจากภัยทางทะเล เช่น เรือ
 สินค้าลำใดลำหนึ่ง ประสบอุบัติเหตุทางทะเลในทะเล จำเป็นต้องรักษาเรือ และรักษาชีวิตคนบน
 เรือไว้ด้วยการต้องโยนสินค้าจำนวนหนึ่งทิ้งไป เพื่อทำให้เรือเบาขึ้น เรือจึงจะสามารถหลบอุบัติเหตุ
 ทางทะเลได้ สินค้าที่ทิ้งโยนทิ้งไปมีมูลค่าเท่าใด ผู้ได้รับประโยชน์ร่วมกัน ได้แก่ เจ้าของสินค้า
 เจ้าของเรือ ต้องร่วมกันเฉลี่ยชดใช้ให้แก่เจ้าของสินค้าที่ถูกโยนทิ้งทะเล

หลุดพ้นจากความรับผิดในการปฏิบัติการตามสัญญาที่เกิดขึ้นภายหลังการโอน แต่ตามกฎหมายของอังกฤษภายใต้ พระราชบัญญัติบิลออฟเลดิง ค.ศ. 1855 (Bill of Lading Act 1855) ถือว่า ความรับผิดเหล่านั้นได้โอนจากผู้ส่งสินค้าไปยังบุคคลซึ่งเป็นผู้รับโอนบิลออฟเลดิง¹⁴¹ ยกเว้นความรับผิดในเรื่องการชำระค่าระวางยังคงอยู่ เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์มีหลักว่า หนี้จะโอนได้เฉพาะแต่ด้วยความยินยอมของผู้มีสิทธิบังคับที่นั้น ฉะนั้นผู้ส่งสินค้าจะปลอดจากความรับผิดในค่าระวางก็ต่อเมื่อมีข้อสัญญาระบุไว้แจ้งชัดในบิลออฟเลดิงว่า ให้มีผลเช่นนั้น หรือเมื่อได้รับการยกเว้นจากเจ้าของเรือหรือนายเรือภายหลังที่ได้ออกบิลออฟเลดิงแล้วเท่านั้นซึ่งหลักกฎหมายคอมมอนลอว์นำมาใช้กับความรับผิดในค่าดีเมอรัเรจด้วยเช่นกัน แต่ตามหลักกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรได้แย้งว่า ความรับผิดในค่าดีเมอรัเรจของผู้ส่งสินค้าจะโอนไปเมื่อได้มีการโอนบิลออฟเลดิงซึ่งเป็นไปตามมาตรา 2 พระราชบัญญัติบิลออฟเลดิง ค.ศ. 1855 มาตรา 1 และมาตรา 2 ของพระราชบัญญัตินี้¹⁴²

¹⁴¹ Raoul Colinvaux, Carver's carriage by Sea, p. 1359.

¹⁴² Bill of Lading Act 1855 ของอังกฤษ

Section 1. Every consignee of goods named in a bill of Lading and every endorsee of a bill of Lading to whom the property in the goods therein mentioned shall pass upon or by reason of such consignment or endorsement, shall have transferred to and vested in him all rights of suit, and be subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of Lading had been made with himself.

Section 2. Nothing herein contained shall prejudice or affect any right of stoppage in transitu, or any right to claim freight against the original shipper or owner, or any liability of the consignee or endorsee by reason or in consequence of his being such consignee or endorsee, or of his receipt of the goods by reason or in consequence of such consignment or endorsement.

มาตรา 1 "ผู้รับตราส่งที่มีชื่อระบุในบิลออฟเลดิง และผู้รับสลักหลังใบตราส่งทุกคนซึ่งได้กรรมสิทธิ์ในสินค้า ไม่ว่าโดยผลของการตราส่งหรือ การสลักหลังจะได้รับโอนสิทธิทั้งหลายในการฟ้องร้อง และมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้านั้นเสมือนหนึ่งว่าตนเป็นคู่สัญญาที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง

มาตรา 2 บทบัญญัติใด ๆ ในพระราชบัญญัตินี้ไม่มีผลกระทบต่อสิทธิที่จะระงับการขนส่งหรือสิทธิที่จะเรียกร้องค่าระวางจากผู้ส่งสินค้าหรือเจ้าของเดิมหรือความรับผิดชอบของผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังอันเป็นผลหรือเนื่องมาจากการที่บุคคลดังกล่าวเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับสลักหลัง หรือรับมอบสินค้าซึ่งเป็นผลหรือเนื่องมาจากการตราส่งหรือการสลักหลังโอนดังกล่าว"

มาตรา 2 นั้นได้ระบุสงวนสิทธิในการเรียกร้องค่าระวางจากผู้ส่งสินค้าไว้ และมาตรา 1 อยู่ภายใต้บทบัญญัติมาตรา 2 ซึ่งเมื่อมีการโอนบิลออฟเลดิงไปสิทธิทั้งหลายจะโอนไป ความรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจจะโอนไปด้วย เว้นแต่ค่าระวาง แต่ Michael Brynmôr ได้กล่าวไว้ในหนังสือเลขที่ใหม่¹⁴³ ว่ามีผู้โต้แย้งว่าการโอนสิทธิทั้งหลายตามมาตรา 1 ไม่ได้ทำให้สิทธิเรียกร้องในค่าดีเมอร์เรจจากผู้ส่งสินค้าสิ้นสุดลง เพราะเป็นเพียงการโอนสิทธิในการฟ้องร้องเท่านั้น ซึ่งข้อโต้แย้งนี้ผู้เขียนวิทยานิพนธ์เห็นว่าไม่น่าจะถูกต้องเพราะในมาตรา 2 ระบุว่าเมื่อมีการโอนบิลออฟเลดิงไป เฉพาะแต่สิทธิในการเรียกค่าระวางจากผู้ส่งสินค้าหรือเจ้าของเดิมไม่ระงับเท่านั้น ไม่ได้กล่าวถึงดีเมอร์เรจแต่ประการใด และดีเมอร์เรจเองก็ไม่ได้เกิดจากผลของการโอนหรือไม่โอนบิลออฟเลดิง หรือรับมอบสินค้าแต่อย่างใด จึงเห็นว่าความรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจนั้นควรโอนไปโดยผลของ มาตรา 1

ถ้าผู้ส่งสินค้าเป็นผู้เช่าเรือและ ข้อความในบิลออฟเลดิงขัดกับข้อความที่ระบุในสัญญาเช่าเรือ นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งสินค้ากับเจ้าของเรือจะถือเอาข้อความในบิลออฟเลดิงหรือในสัญญาเช่าเรือให้มีผลบังคับ

¹⁴³ Michael Brynmôr Summerskill, Laytime, p. 262.

โดยปกติผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ออกบิลออฟเลดิง และก็มีมักจะกำหนดเงื่อนไขในบิลออฟเลดิงให้สอดคล้องกับสัญญาเช่าเรือ และนิติสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้เช่าเรือ จะถือตามสัญญาเช่าเรือ เว้นแต่ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงกันให้ข้อความในบิลออฟเลดิงมีความแตกต่างจากสัญญาเช่าเรือ และให้ถือเอาข้อความในบิลออฟเลดิงมีผลบังคับ¹⁴⁴ แต่การที่ผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้เช่าเรือ ได้ออกบิลออฟเลดิงที่มีข้อความแตกต่างจากสัญญาเช่าเรือ และยื่นให้นายเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือลงนาม ยังไม่เป็นการเพียงพอที่จะถือว่า เจ้าของเรือมีเจตนาที่จะถือเอาบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานของการแสดงเจตนา ดังเช่น

คดี Kruger & Co.Ltd. v. Moel Tryvan Ship Co. Ltd. (1907)¹⁴⁵ ซึ่งใน The Earl of Halsbury กล่าวว่า

"บิลออฟเลดิงนั้น ไม่สามารถแสดงได้ว่าอะไรเป็นข้อตกลงที่คู่สัญญาคือเจ้าของเรือกับผู้ส่งสินค้า (merchant) ได้ทำขึ้นก่อนหรือหลัง บิลออฟเลดิงก็คือบิลออฟเลดิงอยู่นั่นเอง"

ผลคือ ผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในค่าตีเมอร์ เรจต่อเจ้าของเรือตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือรวมทั้งตามที่บิลออฟเลดิงได้ระบุถึงข้อความในสัญญาเช่าเรือเพียงเท่าที่ไม่ขัดกับสัญญาเช่าเรือ เว้นแต่คู่สัญญาจะได้แสดงเจตนาไว้ชัดแจ้งในบิลออฟเลดิงว่า มีเจตนาให้ข้อความในบิลออฟเลดิงแตกต่างหรือเปลี่ยนแปลงจากสัญญาเช่าเรือ

อนึ่งความรับผิดของผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้เช่าเรือ ในเรื่องค่าตีเมอร์ เรจนั้น ไม่ว่าสิทธิในบิลออฟเลดิงจะโอนไปหรือไม่ ความรับผิดในค่าตีเมอร์ เรจของผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้เช่าเรื่อนั้นยังคงอยู่ ซึ่งจะไม่ขึ้นอยู่กับกฎหมายคอมมอนลอว์หรือ พระราชบัญญัติบิลออฟเลดิง ค.ศ. 1855 แต่ประการใด เพราะผู้ส่งสินค้าในกรณีที่มีฐานะเป็นผู้เช่าเรือด้วย จึงต้องรับผิดชอบตามสัญญาเช่าเรือ เว้นแต่คู่สัญญาจะมีเจตนาแตกต่างไปจากที่กล่าวนี้¹⁴⁶

¹⁴⁴ Ibid., p. 262.

¹⁴⁵ Ibid.

¹⁴⁶ Ibid., p. 263.

3.2.4.3 ความรับผิดของผู้รับตราส่ง ผู้รับสลักหลัง และผู้รับสินค้า

ถ้าบิลออฟเลตติงระบุเงื่อนไขดีเออร์เรจ ไวซ์ดแจ็งหรือ ได้อ้างถึงเงื่อนไขดีเออร์เรจตามที่มีข้อตกลงโดยปริยายว่าสัญญาเช่าเรือหรือสัญญาขนส่ง (contract of shipment) ที่มีบิลออฟเลตติงเป็นหลักฐาน ผู้ส่งสินค้าจะขนถ่ายสินค้าโดยไม่ชักช้า (reasonable despatch) บุคคลที่จะต้องรับผิดในคดีดีเออร์เรจ นอกจากผู้ส่งสินค้า (shipper) แล้ว ยังรวมถึงผู้รับตราส่ง (Consignee) ผู้รับสลักหลัง (Indorsee) และบุคคลอื่นที่ได้แสดงบิลออฟเลตติงเพื่อรับสินค้า¹⁴⁷

ความรับผิดของผู้รับตราส่ง

ผู้รับตราส่งจะถือว่าเป็นผู้รับผิดในคดีดีเออร์เรจ เมื่อ บิลออฟเลตติงระบุเงื่อนไขดีเออร์เรจไวซ์ดแจ็ง หรือได้อ้างถึงเงื่อนไขดีเออร์เรจตามที่มีสัญญาเช่าเรือหรือถือโดยปริยายจากสัญญาขนส่ง (contract of shipment) ว่าผู้ส่งสินค้า (shipper) จะขนถ่ายสินค้าโดยไม่ชักช้า ความรับผิดนี้เกิดขึ้นตามกฎหมายคอมมอนลอว์ โดยอาศัยการแสดงบิลออฟเลตติงเพื่อเข้ารับสินค้า ซึ่งหลักในเรื่องนี้สัมพันธ์กันนำไปใช้กับผู้รับสินค้า (receivers) ที่แสดงบิลออฟเลตติงเพื่อเข้ารับสินค้าด้วย แม้เขาจะไม่ใช่ผู้รับตราส่ง (consignee) ก็ตาม

ตาม พระราชบัญญัติบิลออฟเลตติง ค.ศ. 1855 ใน มาตรา 1 และมาตรา 2 ที่กล่าวข้างต้น พอสรุปได้ว่า ในกรณีที่มีการสลักหลังบิลออฟเลตติงให้แก่ ผู้รับสลักหลัง ผู้รับสลักหลังจะได้รับโอนสิทธิและหน้าที่ทั้งหมดที่ผู้โอนมีต่อผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของ ทางทะเลเสมือนว่าผู้รับสลักหลังเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลมาแต่ต้น แต่ การโอนสิทธิและหน้าที่ดังกล่าวจะต้องเป็นการโอนสลักหลังบิลออฟเลตติงที่เป็นการโอนกรรมสิทธิ์ใน สินค้าด้วย โดยคู่สัญญาต้องมีเจตนาโอนกรรมสิทธิ์ในตัวสินค้าไปยังผู้รับโอน ถ้าไม่มีเจตนาเช่นนั้น การสลักหลังบิลออฟเลตติงนั้นจะไม่มีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในตัวสินค้า ทำให้สิทธิและหน้าที่ตาม

¹⁴⁷ Ibid., p. 263.

สัญญาขนส่งหรือเช่าเรือไม่โอนไปยังผู้รับโอน เช่น กรณีที่ผู้ส่งสินค้า (ผู้ชาย) สลักหลังโอน บิลออฟเลดิงให้แก่ตัวแทนของตน เพื่อให้ตัวแทนโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ผู้ซื้อหรือเพื่อใช้สิทธิระงับการขนส่ง แสดงถึงเจตนาของผู้ชายที่ไม่มีเจตนาจะให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปยังตัวแทนของเขา

การพิจารณาว่าสัญญาที่มีเจตนาที่จะโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ผู้รับโอนหรือไม่ ในอังกฤษจะพิจารณาจาก พระราชบัญญัติซื้อขายสินค้า ค.ศ. 1979 (Sale of Good Act 1979) มาตรา 17 ซึ่งระบุว่า

"(1) ในการซื้อขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง หรือที่ได้เจาะจงไว้แน่นอนแล้ว กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นจะโอนไปยังผู้ซื้อในเวลาที่สัญญามีเจตนาจะให้กรรมสิทธิ์โอน

(2) เพื่อให้ตรงกับเจตนาของสัญญาให้พิจารณาจากข้อความในสัญญา การปฏิบัติของคู่สัญญา และพฤติการณ์แวดล้อมกรณีประกอบ"

ฉะนั้นความรับผิดชอบในค่าดีเมอร์ เรจของผู้รับตราส่งจะเกิดขึ้น เมื่อมีการโอนบิลออฟเลดิง และผู้โอนมีเจตนาที่จะโอนกรรมสิทธิ์ในตัวสินค้านั้น แต่มิใช่จากการแสดงบิลออฟเลดิงเพื่อรับสินค้า สิทธิและหน้าที่ของผู้ตราส่งจะไม่โอนไปเพียงเพราะเหตุที่มีการโอนบิลออฟเลดิงเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่จะต้องมีการสลักหลังและส่งมอบ หรือมีการโอนบิลออฟเลดิงที่คู่สัญญามีเจตนาที่จะให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปด้วย¹⁴⁸

อนึ่ง การใช้คำว่า "เปลี่ยนมือได้" (negotiable) ที่ใช้กับบิลออฟเลดิงนั้น ไม่มีความหมายเหมือนอย่างเช่นที่ใช้กับเช็ค ซึ่งถ้าใช้กับเช็คจะถือว่าผู้รับโอนมีสิทธิดีกว่าผู้โอน แต่สำหรับการโอนบิลออฟเลดิงนี้ มีหลักว่าผลของการโอนบิลออฟเลดิงไม่ทำให้ผู้รับโอนมีสิทธิดีกว่าผู้โอน ยกเว้นกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะให้ผู้รับโอนโดยสุจริต และเสียค่าตอบแทนมีสิทธิดีกว่าผู้โอน เช่น ตามมาตรา 3 ของ The Bill of Lading Act 1855 และมาตรา 2 (1) มาตรา 24 มาตรา 25 (1) และ มาตรา 47 (1) และ (2) ของ Sale

¹⁴⁸ Ibid., p. 264.

of Good Act 1979 และมาตรา 8 มาตรา 9 และมาตรา 10 ของ Factor Act 1889 ของอังกฤษ¹⁴⁹

สิทธิและหน้าที่ที่โอนไปยังผู้รับตราส่งนั้น หมายถึงสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาที่มีอยู่ก่อนและหลังเวลาที่กรรมสิทธิ์ในสินค้าได้โอนไปยังผู้รับตราส่ง และสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาที่โอนไปเฉพาะเท่าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง ถ้ามีข้อตกลงหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงอันใดที่ผู้ขนส่งกับผู้ส่งสินค้าได้ทำขึ้นและไม่ปรากฏในบิลออฟเลดิงจะไม่มีผลถึงผู้รับตราส่ง

ความรับผิดของผู้รับสลักหลัง

กรณีที่สินค้ายังไม่ได้โอนไปยังผู้รับสินค้า ผู้รับสลักหลังก็เป็นอีกบุคคลหนึ่งและผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสลักหลังคนก่อน ๆ มุ่งโอนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาที่ปรากฏตามบิลออฟเลดิงด้วยการระบุชื่อผู้รับโอนลงในบิลออฟเลดิง แต่ถ้าเป็นบิลออฟเลดิงที่ระบุให้ส่งมอบตามคำสั่ง (to order) ให้แก่ผู้รับโอน กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะโอนไปยังผู้รับโอนเมื่อได้ทำสัญญาซื้อขายโดยมีเจตนาให้เป็นเช่นนั้น

ความรับผิดในคำดีเมอ์เรจ ตามกฎหมายคอมมอนลอว์

นั้นจะเกิดขึ้นเมื่อผู้รับสลักหลังแสดงตัวเข้าเป็นผู้รับสินค้า และได้แสดงบิลออฟเลดิงเพื่อรับสินค้านั้นด้วย

แต่สำหรับพระราชบัญญัติบิลออฟเลดิง ค.ศ. 1855

มาตรา 1 ตามที่กล่าวข้างต้น ความรับผิดในคำดีเมอ์เรจของผู้รับสลักหลังจะเกิดขึ้นได้มิใช่ขึ้นอยู่กับ การที่เขาได้แสดงบิลออฟเลดิงและเข้ารับสินค้า แต่ขึ้นอยู่กับว่ากรรมสิทธิ์ในตัวสินค้าได้โอนไป เพราะการสลักหลังนั้น โดยคู่สัญญาแห่งสัญญาซื้อขายมีเจตนาให้กรรมสิทธิ์โอนในขณะที่ทำการสลัก

¹⁴⁹ วนิดา วัชเนเวคิน, "ผลของการโอนบิลออฟเลดิงในระบบกฎหมายไทย", (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529) หน้า 122-131.

หลังจากนั้น ดังเช่น Lord Bramwell ได้กล่าวไว้ในคดี *Sewell v. Burdick* (1884)¹⁵⁰ ว่ากรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นมิได้อโอนไปด้วยการสลักหลังแต่โอนไปเพราะสัญญาที่มุ่งให้มีการสลักหลัง และกรรมสิทธิ์ได้อโอนไปตามสัญญา¹⁵¹

ความรับผิดชอบในค่าดีเมอ์ เรจของผู้รับสลักหลังที่ได้รับ โอนตามที่กล่าวข้างต้นในพระราชบัญญัติบิลออฟเลดิงระบุแต่เพียงคำว่า "ความรับผิดชอบตามสินค้า" (Liability in respect of such goods) แต่ไม่ได้จำกัดเฉพาะความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจาก ตัวสินค้าเองเท่านั้น ยังหมายความรวมถึงความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นก่อนและหลังการโอนบิลออฟเลดิงซึ่ง เหมือนกับการโอนให้แก่ผู้รับตราส่ง

และผลของการโอนบิลออฟเลดิงที่มีเจตนาให้กรรมสิทธิ์ โอนไป ผู้รับโอนที่เป็นผู้รับกรรมสิทธิ์นั้นจะเกิดความรับผิดชอบในค่าดีเมอ์ เรจของผู้รับสลักหลังคนเดิมจะสิ้นสุดลง และโอนความรับผิดชอบตามบิลออฟเลดิงนั้น ไปยังผู้รับ สลักหลังคนใหม่

ถ้าผู้รับสลักหลังเป็นผู้เช่าเรือ มีปัญหาว่าสิทธิและหน้าที่ ของเขาจะถือตามสัญญาเช่าเรือ หรือตามบิลออฟเลดิง ซึ่งกรณีนี้จะเหมือนกับกรณีผู้ส่งสินค้าเป็นผู้เช่า เรือ ผลก็คือ ผู้รับสลักหลังที่เป็นผู้เช่าเรือจะต้องถือสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาเช่าเรือ ตัวอย่างเช่น

คดี *Loave & Stewart Ltd. v. Rowtor Steamship Co. Ltd.* (1916)¹⁵² ผู้ซื้อสินค้าได้ตกลงซื้อเมล็ดเฮอรัวรี่ (pit props) จากผู้ ชายโดยทำสัญญาซื้อขายแบบ F.O.B. ที่เมือง kristinested ประเทศนอร์เวย์ และผู้ซื้อได้ทำ สัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกสินค้าไปยัง Newport เมือง Monmouthshire สัญญาเช่าเรือได้ระบุว่า

¹⁵⁰ Ibid., p. 265.

¹⁵¹ Michael Brynmôr Summerskill, *Laytime*, p. 265.

¹⁵² Ibid., p. 267.

ให้เวลาสำหรับการบรรทุกและขนถ่ายอย่างละ 13 วัน เท่ากัน และยินยอมให้ถ้าเวลามารวมกันได้ (reversible) ข้อเท็จจริงปรากฏว่า ใช้เวลาทำการบรรทุกทั้งสิ้น 9 วัน แต่เขียนลงในบิลออฟเลดิงไม่ถูกต้องคือเขียนว่า "ใช้เวลาบรรทุก 13 วัน" จากนั้นผู้ส่งสินค้าก็ได้สลักหลังบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้เช่าเรือที่จะเป็นผู้ชำระค่าระวางและเป็นผู้รับมอบสินค้า ส่วนการขนถ่ายปรากฏว่าใช้เวลาจนถึง 17 วันครึ่ง เจ้าของเรือจึงฟ้องเรียกค่าดีเมอร์เรจ โดยถือว่าเกิดเวลาดีเมอร์เรจ 4 วันครึ่ง ผู้เช่าเรือจึงต่อสู้ว่าเขาจะต้องรับผิดชอบเพียงครึ่งวันเท่านั้น เพราะเขาสามารถนำเวลาที่เหลือจากการบรรทุกมารวมกับเวลาขนถ่ายที่ใช้เกินไปได้ซึ่งจะเกิดเวลาดีเมอร์เรจเพียงครึ่งวันเท่านั้น ศาลสูง พิพากษากลับคำพิพากษาของ Court of Session โดยถือว่าเจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าดีเมอร์เรจที่เกิดขึ้นได้จากเวลาดีเมอร์เรจเพียงครึ่งวัน เนื่องจากคู่สัญญาจะต้องผูกพันตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือ ซึ่งได้ระบุให้สามารถนำเวลามารวมกันได้ (reversible) แต่จะเอาข้อความที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงมาเป็นข้ออ้างไม่ได้

คดี *President of India v. Meteaaffe Shipping Ltd. (1969)*¹⁵³ รัฐบาลอินเดียเช่าเรือและเป็นผู้ซื้อสินค้าปุยยูเรียจาก Revenna และ Ancona ไปยัง Madras ตามสัญญาซื้อขายแบบ F.O.B. และเก็บสินค้าไว้ในท่าเรือ ผู้ชายได้สลักหลังบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้เช่าเรือ แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เมื่อได้ทำการขนถ่ายสินค้าพบว่าสินค้าขาดจำนวน ซึ่งในสัญญาเช่าเรือระบุไว้เป็นไปตามเงื่อนไขเกี่ยวกับข้อพิพาทซึ่งระบุใน "Arbitration Clause" ศาลอุทธรณ์มีความเห็นยืนตามคำตัดสินของอนุญาโตตุลาการที่ว่ากรรมสิทธิ์ในสินค้ายังคงอยู่กับผู้ชายสินค้าจนกว่าจะได้ทำการบรรทุก แต่ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือจะต้องเป็นไปตามสัญญาเช่าเรือ การที่นายเรือสลักหลังบิลออฟเลดิงไม่มีผลทำให้บิลออฟเลดิงทำหน้าที่ขยายความหรือเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเรือ นอกจากนี้ Lord Denning ยังเห็นว่าบิลออฟเลดิงเป็นเพียงเอกสารเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญา แต่ไม่ใช่หลักฐานแห่งสัญญาระหว่างผู้เช่าเรือกับเจ้าของเรือ ซึ่งแยกจากสัญญาเดิม บิลออฟเลดิงมีฐานะเป็นเพียงเอกสารเพื่อรับสินค้าเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ผู้เช่าเรือจึงสามารถฟ้องเรียกค่าสินค้าที่ขาดจำนวน โดยถืออายุความตามสัญญาเช่าเรือคือ 6 ปี มิใช่ตามบิลออฟเลดิงที่มีอายุความเพียงปีเดียว

¹⁵³ Ibid., p. 268.

จากคดีตัวอย่างสองคดีที่กล่าวขอสรุปได้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้รับสลักหลังที่เป็นผู้เช่าเรือนั้นเป็นไปตามสัญญาเช่าเรือ คู่สัญญาไม่อาจยกเอาข้อความที่แตกต่างในบิลออฟเลดิงมาเป็นข้อแก้ตัวเพื่อยกเว้นความรับผิดตามสัญญาเช่าเรือได้¹⁵⁴

ความรับผิดของผู้รับสินค้าหรือผู้ทรงบิลออฟเลดิง

ผู้ทรงบิลออฟเลดิง (The Bill of Lading holders)

ที่มีชื่อชื่อเป็นผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง ซึ่งแสดงบิลออฟเลดิงโดยมีเจตนาที่จะรับสินค้า อันถือว่าเป็นการทำคำเสนอต่อเจ้าของเรือ เข้าผูกพันตนตามเงื่อนไขที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง หรือตามที่บิลออฟเลดิงอ้างถึงเพื่อแลกกับสิทธิในการรับสินค้า หากเจ้าของเรือยอมรับตามคำเสนอ และส่งมอบสินค้าให้เมื่อเห็น ผู้ทรงบิลออฟเลดิงจะเกิดความรับผิดในค่าระวางและค่าดีเมอร์เรจ และค่าอย่างอื่นที่มีต่อตัวสินค้านั้นทันทีถ้าบิลออฟเลดิงได้ระบุถึงสิ่งเหล่านี้ เว้นแต่ในขณะที่ทำคำเสนอ ผู้ทรงได้โต้แย้งความรับผิดดังกล่าวไว้ จะนั้นผู้ทรงบิลออฟเลดิงไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าด้วยการสลักหลังบิลออฟเลดิง เช่น

ผู้พิพากษา Cane กล่าวไว้ในคดี Allen v. Cottart & Co. (1883)¹⁵⁵ ว่ามีหลายคดีที่ใช้หลักต่อไปนี้

"สินค้าที่ส่งมอบแก่ผู้ทรงบิลออฟเลดิงที่ยอมรับเงื่อนไขที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงเพื่อต้องการให้ส่งมอบสินค้าถือเป็นหลักฐานของคำเสนอส่วนหนึ่งที่เป็นการยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว การที่นายเรือส่งมอบสินค้าให้ถือเป็นหลักฐานการยอมรับคำเสนอนั้น"

¹⁵⁴ Ibid.

¹⁵⁵ Ibid., p. 268.

นอกจากนี้ยังมีคดีที่สืบสานข้อความดังกล่าวคือ

คดี Wegener v. Smith (1854)¹⁵⁶ เรือบรรทุก

ไม้จาก Stettin ไปยัง Sunderland และสัญญาเช่าเรือระบุถึงค่าตีเมอร์เรจ ส่วนบิลออฟเลดิงได้ระบุให้ส่งมอบสินค้าตามคำสั่ง และผู้รับสินค้าจะต้อง "ชำระค่าระวางและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือ" ผู้รับสลักหลังปฏิเสธไม่ยอมชำระค่าตีเมอร์เรจอันเกิดจากการขนถ่ายลำช้า ศาลถือว่า การที่จำเลย (ผู้รับสลักหลัง) ยอมรับสินค้าตามบิลออฟเลดิง เป็นการแสดงโดยชัดแจ้งว่าได้ยอมรับที่จะชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการเข้ารับสินค้านั้น ดังนั้น เขาจึงต้องรับผิดชอบในค่าตีเมอร์เรจด้วย

หากผู้ทรงบิลออฟเลดิงไม่ประสงค์จะรับผิดชอบในค่าระวางหรือค่าตีเมอร์เรจ เขาจะต้องปฏิเสธความรับผิดชอบนั้นไว้ก่อนหรือขณะรับสินค้า ซึ่งการปฏิเสธนั้นถือเป็นการป้องกันมิให้ถือว่าค่าขอรับสินค้าเป็นคำเสนอที่ยอมรับผิดในผลที่เกิดจากการโอนบิลออฟเลดิง¹⁵⁷

ความรับผิดชอบของผู้ทรงบิลออฟเลดิงหลายคนที่บิลออฟเลดิงแต่ละฉบับมีเงื่อนไขเมอร์เรจระบุอยู่

ในกรณีที่ผู้ทรงบิลออฟเลดิงหลายคนที่มีสิทธิจะรับสินค้าต่างชนิดกันที่ได้บรรทุกลงเรือลำเดียวกัน และบิลออฟเลดิงแต่ละฉบับมีเงื่อนไขเมอร์เรจ มีปัญหาว่าเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกเอาค่าตีเมอร์เรจตามบิลออฟเลดิงจากผู้ทรงแต่ละคนได้หรือไม่
พิจารณาจาก

¹⁵⁶ Ibid., p. 269.

¹⁵⁷ Ibid., p. 270.

คดี *Leer v. Yates* (1811)¹⁵⁸ บรรทุกถึงบรันดีลงในเรือรับขนสินค้าทั่วไป บิลออฟเลดิงระบุว่า "จะต้องขนถ่ายสินค้าภายใน 24 วันหลังจากที่เรือมาถึง หรือต้องชำระค่าดีเมอร์เรจ 4 ปอนด์ต่อวัน" ถือว่าไม่มีข้อแก้ตัวต่อการเรียกเรือดีเมอร์เรจจำเลยพร้อมจะทำการรับมอบ แต่เจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบสินค้าได้ เพราะมีสินค้าของผู้รับตราส่งอื่นวางอยู่บนสินค้าของจำเลย ทำให้ไม่สามารถเอาสินค้าของจำเลยออกมาได้ เรื่องนี้ไม่ใช่ความผิดของโจทก์ที่ว่าไม่สามารถเอาสินค้าออกมาได้ สัญญาไม่ได้ถูกจำกัดว่าให้ใช้แต่เฉพาะกับสินค้าที่อยู่บนสุดของเรือเท่านั้น

คำพิพากษานี้ Lord Tenterden ไม่เห็นด้วย และเขามีความเห็นขัดแย้ง ดังที่ปรากฏตามบิลออฟเลดิง ในคดี *Roger v. Hunter* (1827) และ *Dobson v. Droop* (1830) โดยให้ความเห็นว่า "หลักการที่แท้จริงสำหรับเรื่องนี้ ถ้าสินค้าของผู้รับตราส่งคนนั้นไม่พร้อมที่จะทำการขนถ่ายในขณะที่เรือมาถึง เขาต้องให้เวลาพอสมควรต่อการที่จะเคลื่อนย้ายสินค้าออก ในกรณีเช่นนั้น ถ้าเขายังไม่สามารถที่จะกระทำการขนถ่ายได้ภายในเวลาที่กำหนด นับจากเวลาที่เรือพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจะต้องให้เวลาพอสมควรแก่เขาอีก ถ้าเขาไม่สามารถกระทำได้ภายในเวลาอันสมควรหลังจากที่สิ้นเวลาที่กำหนดในบิลออฟเลดิงแล้ว เขาจะต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจ และเขายังเห็นอีกว่าถ้าผู้รับตราส่งไม่สามารถเอาสินค้าจากเรือได้ เพราะสินค้าของคนอื่นเป็นอุปสรรค เขาไม่ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าของเรือ"

แต่ในคดี *Straker v. Kidd* (1876) และคดี *Posteus v. Watney* (1878) สนับสนุนว่า คำตัดสินในคดี *Leer v. Yates* ถูกต้อง¹⁵⁹

ในคดี *Straker v. Kidd* (1878)¹⁶⁰ ออกบิลออฟเลดิงให้กับสินค้าข้าวสาลีหลายกองต่างชนิดกัน ซึ่งบรรทุกลงเรือในเที่ยวเดียวกัน และบิลออฟเลดิงฉบับหนึ่งในหลายฉบับได้ทำการสลักหลังให้แก่จำเลย บิลออฟเลดิงแต่ละฉบับมีข้อความว่า "ให้เวลา

¹⁵⁸ Raoul Colinvaux, *Caver's carriage by Sea*, p. 1361.

¹⁵⁹ *Ibid.*, p. 1362.

¹⁶⁰ *Ibid.*

ทำการขนถ่ายสินค้าทั้งหมด 3 วันทำการ หรือชำระค่าดีเมอร์เรจในอัตรา 30 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อวัน" การขนถ่ายสินค้าในส่วนของจำเลย ผู้พิพากษา Lush ถือว่าจำเลยต้องรับผิดชอบ เว้นแต่เขาสามารถแสดงได้ว่าความล่าช้านั้นเกิดจากความผิดของเจ้าของเรือ หรือเจ้าของเรือมีส่วนผิดอยู่ด้วย หรือเกิดจากบุคคลที่เจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบทำการขัดขวางการปฏิบัติตามสัญญาในส่วนของเขา ปัจจุบันยังเป็นที่ยอมรับกันว่านายเรือไม่มีความผิด เขามีความพร้อมและชวนชวาทที่จะส่งมอบ การเอาสินค้าขึ้นที่วางทับอยู่บนสินค้าของจำเลยออกจากเรือ ไม่ได้เกิดจากการกระทำของนายเรือ แต่เกิดจากการกระทำของบุคคลที่สาม ไม่ใช่เกิดจากความยินยอมของนายเรือ ฉะนั้นผู้รับสินค้าจึงต้องรับผิดชอบ

ในคดี *Porteur v. Watney* (1878)¹⁶¹ มีข้อเท็จจริงที่คล้ายคลึงกับคดีก่อนมาก ต่างกันตรงที่คดีนี้ สินค้าที่บรรทุกลงเรือมีหลายเจ้าของ และเงื่อนไขในบิลออฟเลดิงระบุว่า "ให้ชำระค่าระวางสำหรับสินค้าที่เหมือนกัน และเงื่อนไขอื่นเป็นไปตามที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือ" ศาลอุทธรณ์ยืนตามคำพิพากษาของผู้พิพากษา Lush ซึ่งตัดสินให้เจ้าของเรือชนะ

ผู้พิพากษา Brett กล่าวว่า "ไม่มีส่วนที่เจ้าของเรือกระทำผิดอยู่ด้วย ความล่าช้าอาจเกิดขึ้นเพราะอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นซึ่งอยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้ทรงบิลออฟเลดิงคนหนึ่งคนใด หรืออาจเกิดขึ้นเพราะความล่าช้าของผู้ทรงบิลออฟเลดิงที่มีสินค้าวางอยู่บนสินค้าของจำเลย แต่แม้ว่าจะมีข้อสงสัยที่ที่เกิดจากความไม่เอาใจใส่ของบุคคลอื่นในสัญญาระหว่างเจ้าของเรือกับจำเลยก็ไม่ได้กล่าวถึงความไม่เอาใจใส่ของบุคคลอื่น ฉะนั้นจำเลยต้องรับผิดชอบชำระค่าดีเมอร์เรจ เว้นแต่จะเกิดจากความผิดของเจ้าของเรือ"¹⁶²

3.2.4.4 การหลุดพ้นจากความรับผิดโดยการสลักหลัง

มีข้อสันนิษฐานว่า ความรับผิดตามบิลออฟเลดิงไม่จำเป็นต้องโอนไปพร้อมกับการโอนสิทธิตามบิลออฟเลดิง เพราะโดยทั่วไปแล้วความรับผิดจะไม่เกิดจนกว่าจะมีการรับสินค้าตามบิลออฟเลดิงที่ได้รับโอนนั้น แต่ก็มีข้อยกเว้นในบางกรณีที่ว่า แม้ผู้ใดจะเป็นผู้รับ

¹⁶¹ Ibid.

¹⁶² Ibid.

โอนบิลออฟเลตติงและเข้ารับสินค้าตามบิลออฟเลตติง ก็ไม่ทำให้เกิดความรับผิดชอบแก่ผู้รับโอนบิลออฟเลตติงนั้น ถ้าเป็นการโอนบิลออฟเลตติงให้แก่ตัวแทนของผู้โอน และตัวแทนก็เข้ารับสินค้าตามบิลออฟเลตติงนั้นเมื่อต้องการ

ความรับผิดชอบในค่าตีเมอร์เรจของบุคคลต่าง ๆ สามารถหลุดพ้นได้ด้วยการโอนสิทธิไปยังบุคคลอื่นหรือไม่ พิจารณาดังต่อไปนี้

ผู้เช่าเรือเป็นบุคคลที่จำจ้างเรือและเป็นผู้ให้สัญญาว่าจะชำระค่าระวาง และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือเกิดขึ้นตามสัญญาเช่าเรือซึ่งเขายังคงต้องรับผิดชอบแม้ว่าในขณะที่เดี่ยวนั้นเจ้าของเรือมีสิทธิเรียกกับบุคคลอื่น เป็นที่ชัดเจนว่าเจ้าของเรือเห็นความสำคัญของบุคคลอื่นน้อยกว่าผู้เช่าเรือ เพราะเขาสามารถเรียกร้องสิทธิในค่าตีเมอร์เรจกับผู้เช่าเรือได้ทันที จากเหตุผลที่กล่าวไว้ในประมวลกฎหมายของสแกนดิเนเวียและเยอรมันจึงยอมให้ความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือสิ้นสุดลงทั้งหมดนับตั้งแต่ที่เจ้าของเรือสามารถให้สิทธิเรียกร้องได้จากทางอื่น ผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบเฉพาะแต่สินค้าที่ขนส่งนั้นไม่พอกับที่หรือเจ้าของเรือควรระงับสิทธิเรียกร้องในส่วนที่ไม่ได้รับชำระหนี้ ในประเทศอื่น ๆ ก็มีวัตถุประสงค์ที่คล้ายกัน โดยยอมให้มีการระบุเช่นนี้ ซึ่งเรียกว่า "Cessor Clause" หมายความว่า ปลดปล่อยผู้เช่าเรือจากความรับผิดชอบเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือและมีการลงนามในบิลออฟเลตติง

ในกรณีที่มีการขนส่งโดยเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป

(general ship) ผู้ชำระค่าระวาง (freighter) ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญากับเจ้าของเรือให้ทำการขนส่งสินค้า ปกติมักจะเป็นผู้ส่งสินค้าด้วยซึ่งเขาได้ทำข้อตกลงชำระค่าระวางแยกต่างหาก และเขาจะต้องถูกผูกพันตน เช่นเดียวกับที่สัญญาเช่าเรือผูกพันผู้เช่าเรือ บ่อยครั้งที่บิลออฟเลตติงระบุให้ใช้เงื่อนไขตามที่ตกลงนั้น ผู้ชำระค่าระวางก็ต้องถูกผูกพันตามเงื่อนไขนั้น เหมือนกับว่าเป็นคู่สัญญาคนแรก ซึ่งเขายังคงต้องรับผิดชอบแม้ว่าจะมีการโอนบิลออฟเลตติงไปยังบุคคลอื่น เช่นเดียวกับที่ผู้เช่าเรือที่ยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญาเช่าเรือ แม้ว่าบิลออฟเลตติงจะได้ออกตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือก็ตาม

ตั้งที่ได้กล่าวมาแล้วในกฎหมายของอังกฤษ พระราชบัญญัติ บิลออฟเลดิง ค.ศ. 1855 (Bill of Lading Act 1855) เมื่อโอนบิลออฟเลดิงไป โดยมี เจตนาให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนผ่านมือไปด้วย ความรับผิดของผู้สลักหลังจะสิ้นสุดลง รวมทั้งความ รับผิดในค่าตีเมอร์เรจ เว้นแต่ค่าระวางซึ่งยังคงสงวนสิทธิ์ไว้

ผู้ส่งสินค้า (Shipper) แม้จะมีชื่ออยู่ในสัญญาเช่าเรือก็ ไม่ต้องรับผิดต่อเจ้าของเรือ ความรับผิดของเขาจะไม่เกิดเพียงเพราะเขาได้รับบิลออฟเลดิง แต่ถ้า เขายังเป็นผู้ทรงอยู่และเข้ารับสินค้าตามบิลออฟเลดิง เขาจะกลายเป็นผู้รับผิดเช่นเดียวกับผู้ทรง คนอื่นที่เข้ารับสินค้า

ในกรณีของผู้รับสลักหลัง (Indorsee) ก็คล้ายกัน เขา จะไม่รับผิดตามบิลออฟเลดิง จนกว่ากรรมสิทธิ์ในสินค้าจะได้อ่านมือไปยังเขา (ตามกฎหมายอังกฤษ) ถ้ามีการโอนบิลออฟเลดิงไปยังบุคคลอื่น เขาจะหลุดพ้นจากความรับผิดตามบิลออฟเลดิง เช่นเดียวกับ ผู้รับตราส่ง (Consignee)

ผู้รับสินค้าที่แท้จริง (Actual Receiver) ไม่ว่า เขาจะเป็นผู้รับสลักหลังหรือผู้รับตราส่งตามบิลออฟเลดิง หรือผู้เช่าเรือหรือผู้ชำระค่าระวางหรือไม่ เขาจะรับผิดเมื่อเขายอมรับและเข้ารับเอาสินค้าภายใต้เงื่อนไขที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง ซึ่งรวม ถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตัวสินค้าและการรับสินค้า

3.2.5 ข้อตกลงในการไม่รับผิดในค่าตีเมอร์เรจ

ผู้เช่าเรืออาจตกลงกับเจ้าของเรือไว้ในสัญญาเช่าเรือว่า ให้ความ รับผิดตามสัญญาของผู้เช่าเรือสิ้นสุดลงเมื่อมีเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งเกิดขึ้น โดยมีข้อแลกเปลี่ยน ว่า เจ้าของเรือจะต้องมีสิทธิเรียกหรือเป็นอย่างอื่นแทนสิทธิเรียกหรือเดิมที่มีต่อผู้เช่าเรือ ซึ่งข้อ ตกลงนี้มักจะทำในรูปของเงื่อนไขที่เรียกว่า "Cessor Clause" Cessor Clause นี้มีต้นกำเนิด มาจากกฎหมายอังกฤษ¹⁶³

¹⁶³ Hugo Tiberg, The Law of Demurrage, p. 608.

3.2.5.1 หลักของ Cessor Clause

Cessor Clause เป็นเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือที่เจ้าของเรือและผู้เช่าเรือตกลงกันว่าความรับผิดชอบตามสัญญาของผู้เช่าเรือจะสิ้นสุดลงเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือ¹⁶⁴ เช่น เงื่อนไขที่ปรากฏในแบบสัญญาเช่าเรือ Baltimore Form C ซึ่งระบุว่า

"Charterers' liability under this charter to cease on cargo being shipped" ("ผู้เช่าเรือจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้สัญญาเมื่อได้บรรทุกสินค้าลงเรือ") หรือตามแบบสัญญาเช่าเรือ Gencon ระบุว่า

"Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterer shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo." ("เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าระวาง ค่าระวางบรรทุกสินค้าขาดจำนวน ค่าตีเมอร์เรจ และค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว แต่ผู้เช่าเรือยังคงต้องรับผิดชอบในค่าระวางบรรทุกสินค้าขาดจำนวน ค่าตีเมอร์เรจรวมทั้งค่าเสียหายจากการล่าช้าที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือบรรทุก และท่าเรือขนถ่ายเฉพาะเท่าที่เจ้าของเรือไม่ได้รับชำระเงิสดังกล่าวจากการใช้สิทธิยึดหน่วงต่อตัวสินค้า")

ที่ว่าความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือจะสิ้นสุดลงนั้นจำกัดเฉพาะเท่าที่เกิดสิทธิยึดหน่วงขึ้นแทนความรับผิดชอบนั้น กล่าวคือ เมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือจะสิ้นสุดลงเพียงเท่าที่เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะยึดหน่วงสินค้าเพื่อเป็นหลักประกันในการเรียกค่าระวาง ค่าระวางสินค้าบรรทุกขาดจำนวน ค่าตีเมอร์เรจ ค่าเสียหายจากการล่าช้าและสิทธิ

¹⁶⁴ Michael Brynmôr Summerskill, Laytime, p. 271.

เรียกร้องตามสัญญาเท่านั้น หากเจ้าของเรือไม่สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงเอากับตัวสินค้าได้ หรือใช้สิทธิยึดหน่วงได้แต่ไม่ได้รับชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่มีอยู่ตามสัญญาครบถ้วน ผู้เช่าเรือก็ยังคงต้องรับผิดชอบอยู่เพียงเท่าที่เจ้าของเรือไม่ได้รับชำระหนี้

ในเงื่อนไขส่วนมากจะเขียนแต่เพียงว่า "ความรับผิดของผู้เช่าเรือ" ("charterer's liability") "จะสิ้นสุดเมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือ" ("shall cease on shipment") ซึ่งอาจจะมีหรือไม่มีคำว่า "ภายใต้สัญญานี้" ("under this charterparty") เพิ่มเติมไปในระหว่างกลางก็ได้ จึงมีปัญหาว่า ความรับผิดของผู้เช่าเรือที่สิ้นสุดลงนี้จะเป็นความรับผิดที่เกิดขึ้นก่อนหรือหลังการขนส่ง หรือแต่เฉพาะที่เกิดขึ้นเมื่อสิ้นสุดการขนส่งแล้ว หลักของ Cessor Clause นี้ถือว่าใช้กับความรับผิดทั้งหมดไม่ว่าจะเกิดก่อนหรือหลังการขนส่ง หรือแต่เฉพาะเมื่อสิ้นสุดการขนส่งแล้ว¹⁶⁵

ดังได้กล่าวแล้วว่า Cessor Clause จะเกี่ยวข้องกับสิทธิยึดหน่วง (lien) เสมอ เพราะเมื่อมี Cessor Clause ซึ่งระบุให้ความรับผิดของผู้เช่าเรือสิ้นสุดลง ก็จะทำให้เกิดสิทธิยึดหน่วงต่อตัวสินค้าแก่เจ้าของเรือแทนสิทธิเรียกร้องเดิมที่มีต่อผู้เช่าเรือเท่าที่เจ้าของเรือได้รับชำระหนี้จากการใช้สิทธิยึดหน่วงนั้น ด้วยความเกี่ยวข้องดังกล่าวจึงสามารถสรุปหลักเกณฑ์ทั่วไปที่เกี่ยวกับสิทธิยึดหน่วง 3 ประการ¹⁶⁶ ดังนี้

1) Cessor Clause จะใช้กับหนี้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นก่อนหรือหลังการขนส่ง เว้นแต่จะมีข้อกำหนดในสัญญาว่าไว้เป็นอย่างอื่น

เช่น คดี *Fidelitas Shipping Co., Ltd. v. V/O Exportchleb* (1963)¹⁶⁷ ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์เห็นว่า

¹⁶⁵ Ibid., p. 271-272.

¹⁶⁶ Ibid., p. 272-278.

¹⁶⁷ Ibid., p. 273.

"ความรับผิดสิ้นสุดลงเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือ ซึ่ง
ความรับผิดนี้รวมทั้งความรับผิดที่เกิดขึ้นก่อนและหลังจากบรรทุกสินค้าลงเรือ"

2) สิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าดีเมอร์เรจ (demurrage)

แยกออกจากสิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention)

สิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าดีเมอร์เรจจะแยกออกจากสิทธิยึดหน่วง
เพื่อค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว ทั้งนี้ถ้ากำหนดเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือให้เจ้าของเรือมีสิทธิ
ยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าดีเมอร์เรจ โดยไม่ได้ระบุถึงค่าเสียหายอันเกิดจากการหน่วงเหนี่ยว ถือว่าผู้
เช่าเรือจะหลุดพ้นจากความรับผิดเมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือ เฉพาะแต่ค่าดีเมอร์เรจเท่านั้น แต่ไม่
หลุดพ้นจากความรับผิดในค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว และเจ้าของเรือก็มีสิทธิยึดหน่วงในตัว
สินค้าได้แต่เฉพาะค่าดีเมอร์เรจเท่านั้น ไม่รวมถึงค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว เช่น

คดี *Dunlop & Sons v. Balfour, Williamson & Co.* (1892)¹⁶⁸ สัญญาเช่าเรือระบุว่า "ความรับผิดทั้งหมดของผู้เช่าเรือจะสิ้นสุดลงเมื่อได้
ทำการบรรทุกสินค้าเสร็จสิ้นและจัดให้สินค้าที่บรรทุกนั้นมีมูลค่าเพียงพอต่อสิทธิยึดหน่วงในค่าระวาง
ค่าระวางสินค้าบรรทุกขาดจำนวน ค่าดีเมอร์เรจและค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (average)
(ถ้ามี) ทั้งหมดตามสัญญา ".....ให้ทำการบรรทุกตามธรรมเนียมประเพณีแห่งการนั้น และการ
ขนถ่ายก็เช่นกัน แต่ต้องอยู่ในอัตราเฉลี่ยขั้นต่ำ" และเงื่อนไขของเลย์ไทม์ระบุเพิ่มเติมว่า "ค่าดี-
เมอร์เรจให้คำนวณเป็น 20 ปอนด์ต่อวัน" เจ้าของเรือเรียกเอาค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว
ที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือบรรทุก ศาลอุทธรณ์ถือว่า เงื่อนไขใน Cesser Clause ที่ให้ผู้เช่าเรือพ้น
จากความรับผิดนั้น ไม่ครอบคลุมถึงความรับผิดในค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว เนื่องจากสัญญา
เช่าเรือไม่ได้ระบุให้ผู้เช่าเรือมีสิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวด้วย

¹⁶⁸ Ibid., p. 276.

3) ผลของ Cessor Clause ใช้บังคับได้เพียงเท่าที่มี Lien Clauses

เมื่อมีเงื่อนไขที่กำหนดให้ผู้เช่าเรือหลุดพ้นจากความรับผิดในหนี้ตามสัญญาเช่าเรือที่ผู้เช่าเรือหนึ่งจะต้องชำระแก่เจ้าของเรือแล้ว ก็จะต้องให้สิทธิเป็นประโยชน์ที่เท่าเทียมกันกับสิทธิที่เจ้าของเรือยอมสละต่อผู้เช่าเรือ ประโยชน์ที่เท่าเทียมกัน (equivalent advantage) นั่นคือ สิทธิยึดหน่วง (lien) ต่อตัวสินค้า แต่ผู้เช่าเรือจะหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาเช่าเรือเพียงเท่าที่เจ้าของเรือได้รับชำระหนี้จากการใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้านั้น หากเจ้าของเรือบังคับเอากับตัวสินค้าแล้วไม่พอชำระหนี้ ผู้เช่าเรือยังคงต้องรับผิดในส่วนที่เหลืออยู่ เช่น

คดี Hansan v. Harrold Brothers (1894) ¹⁶⁹

เช่าเรือเพื่อบรรทุกข้าวโอ๊ตจาก New Zealand ไปยัง London โดยชำระค่าระวางเป็นจำนวนหนึ่ง (lump sum) สัญญาเช่าเรือระบุว่า "ความรับผิดภายใต้สัญญานี้จะสิ้นสุดลงเมื่อได้บรรทุกสินค้าลงเรือ นายเรือและเจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงต่อตัวสินค้าเพื่อชำระวาง ค่าดีเมอร์เรจภายใต้สัญญานี้" ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะนำเรือไปให้เช่าช่วงโดยกำหนดอัตราค่าระวางอย่างใดก็ได้ นายเรือลงนามในบิลออฟเลดิงที่ระบุอัตราค่าระวางใดก็ได้โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อสัญญาเช่าเรือ ซึ่งนายเรือได้ทำการดังกล่าวโดยออกบิลออฟเลดิงให้มีการชำระค่าระวางตามจำนวนสินค้าที่ส่งมอบ ณ London ในอัตราที่กำหนดต่อต้น แต่ปรากฏว่าน้ำหนักสินค้าขาดหายไปในช่วงเดินทางเนื่องจากบิลออฟเลดิงได้กำหนดค่าระวางไว้ตามจำนวนสินค้าที่ส่งมอบทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงเอากับตัวสินค้าได้ไม่เต็มจำนวนค่าระวางทั้งจำนวน (lump sum) ศาลอุทธรณ์ถือว่าเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกเอาจำนวนค่าระวางในส่วนที่เหลือนั้นจากผู้เช่าเรือได้

นอกจากนี้ยังมีผู้พิพากษา Goddard ได้กล่าวไว้ใน

คดี Z SS. Co. v. Amtorg, New York (1938) ¹⁷⁰ ว่ามีทฤษฎีที่เป็นหลักว่า ข้อยกเว้นที่ให้ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดในค่าระวางนั้นจะต้องเทียบเท่าได้กับสิทธิยึดหน่วงที่ให้แก่เจ้าของเรือ และ

¹⁶⁹ Ibid., p. 276.

¹⁷⁰ Ibid., p. 277.

หากสิทธิยึดเหนี่ยวนั้น เจ้าของเรือไม่สามารถใช้เรียกร้องหนี้ทั้งหมดได้ ผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในส่วนที่เจ้าของเรือยังไม่ได้รับชำระในหนี้

3.2.5.2 การเกิดสิทธิยึดเหนี่ยว (lien) ¹⁷¹

ในสัญญาเช่าเรืออาจจะตกลงกันไว้ชัดแจ้งว่า เจ้าของเรือมีสิทธิยึดเหนี่ยวเหนือสินค้า และตกลงโดยแจ้งชัดหรือโดยปริยายอีกกว่าให้ความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือสิ้นสุดลงเท่าที่เจ้าของเรือมีสิทธิยึดเหนี่ยว

¹⁷¹ "Lien" มาจากรากศัพท์ภาษาละติน "Ligamen" ซึ่งแปลตามรูปศัพท์ หมายความว่า การยึดหรือครอบครองทรัพย์สินของลูกหนี้ จนกว่าจะได้รับชำระหนี้ หรือหมายความถึงภาระข้อผูกมัดแต่ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี คำว่า "Lien" หมายความว่า สิทธิเรียกร้องเหนือสิ่งหามิทรัพย์สิน หรือสิ่งหามิทรัพย์สิน (real property or personal property) ที่เจ้าของทรัพย์สินตกเป็นลูกหนี้ หรือต้องปฏิบัติการบางอย่างเพื่อชดใช้หนี้ และหมายความถึงสิทธิที่จะเข้าควบคุมยึดถือหรือยึดเหนี่ยวทรัพย์สิน เพื่อให้มีการชดใช้จากทรัพย์สินนั้น ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณีสิทธิตาม Lien จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อได้มีการครอบครองทรัพย์สินของลูกหนี้เท่านั้น ซึ่งตามปกติการครอบครองทรัพย์สินก็เพื่อใช้เป็นหลักประกันในการได้รับการชดใช้หนี้

คำว่า "Lien" ตามหลักกฎหมายอังกฤษ หมายถึงรูปแบบหนึ่งแห่งการเชี่ยวยา ซึ่งเป็นของบุคคลใดบุคคลหนึ่งในเหตุการณ์บางเหตุการณ์ที่บุคคลนั้นมีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายที่จะบังคับให้มีการชดใช้หนี้ให้เป็นที่พอใจของบุคคลนั้น โดย "Lien" สามารถจัดแบ่งได้เป็น 3 ชั้นดังนี้

1. Possessory Liens แบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ Particular Liens และ General Liens เป็นสิทธิของบุคคลใด บุคคลหนึ่งที่ได้ครอบครองสินค้าที่จะทำการยึดเหนี่ยวสินค้านั้นไว้จนกว่าจะได้รับชำระหนี้จำนวนหนึ่งถึงกำหนดชำระจากผู้เป็นเจ้าของสินค้าที่แท้จริง โดยหนี้นั้นต้องเป็นหนี้ที่ผูกพันกับสินค้าโดยเฉพาะ เช่น เจ้าของเรือมีสิทธิครอบครองและยึดเหนี่ยวสินค้านั้น

สิทธิยึดหน่วงนั้น (lien) เป็นสิทธิ (right) ซึ่งได้นิยามไว้ว่าเป็นสิทธิที่จะดำรงการครอบครองสินค้าไว้จนกว่าบุคคลนั้นจะได้รับชำระหนี้จนเป็นที่พอใจ ("Right to retain possession of property until a debt due to the person detaining it is satisfied")

บรรทุกมาบนเรือเพื่อชำระวาง ค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าใช้จ่ายทั้งหลายในการช่วยกู้ภัย ในกรณีของสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อชำระวาง จะเกิดสิทธิดังกล่าวก็ต่อเมื่อชำระวางถึงกำหนดชำระแล้ว และสิทธิดังกล่าวจะเกิดขึ้นไม่ได้ถ้าเป็นกรณีชำระวางที่มีการชำระล่วงหน้า หรือชำระภายหลังที่ได้ส่งมอบสินค้าแล้ว

2. Maritime Liens เป็นสิทธิเรียกร้องประการหนึ่งที่จะเรียกร้องเอาจากเรือและแท่นสิทธิเรียกร้องประการหนึ่งแห่งชำระวางที่เจ้าของเรือพึงได้รับชำระตามกำหนดเวลา ซึ่งให้สิทธิผู้มีสิทธิเรียกร้องขอให้มีการกักทรัพย์สินไว้เป็นหลักประกันในการที่จะได้รับชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องได้ถ้ามีเหตุผลที่จำเป็น และการกักเรือนั้นสามารถใช้กับเรือที่ก่อหนี้มา เรือลำนั้นเข้ามาในเขตอำนาจศาล เจ้าหนี้ก็ชอบที่จะขอให้ศาลออกคำสั่งกักเรือลำนั้นให้อยู่ในการควบคุมดูแลของสำนักงาน Admiralty Marshal ได้

3. Equitable Liens ตามหลักกฎหมายประเพณีหมายความว่า สิทธิที่จะให้ทรัพย์สินบางอย่างมีสิทธิตาม Equitable Liens ตามลักษณะเฉพาะ ไม่เหมือนกับ Possessory Lines ที่มีอยู่โดยไม่จำกัดแห่งการครอบครองทรัพย์สินนั้น และผู้ทรงสิทธิมีสิทธิจำหน่ายทรัพย์สินนั้นได้โดยชอบ

ส่วนกฎหมายไทยที่ได้บัญญัติลักษณะบังคับที่มีลักษณะทำนองคล้ายคลึงกับบทบังคับของคำว่า "Lien" ตามหลักกฎหมายจารีตประเพณี ได้แก่ บทบัญญัติในมาตรา 251 ถึงมาตรา 289 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ในบทบัญญัติดังกล่าวกำหนดสิทธิและหน้าที่ที่เกิดขึ้นจากข้อเท็จจริงบนบก จะนำไปปรับใช้กับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในทะเล และการกระทำที่เกิดจากการกระทำของ

วันที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือเป็นวันที่ทำความเข้าใจว่า เจ้าของเรืออยู่ในฐานะที่จะใช้สิทธิยึดถือสินค้า แต่สิทธิยึดเหนี่ยวไม่ได้มี ณ วันนั้น เพราะจริง ๆ แล้วในขณะนั้นไม่มีสินค้าที่จะให้ทำการยึดเหนี่ยว เนื่องจากยังไม่ได้มีการบรรทุกสินค้า

เรือเดินทะเลไม่ได้ และเป็นบทบัญญัติที่อยู่ในวงแคบ ซึ่งใช้คำว่า "บุริมสิทธิ" แปลเป็นภาษาอังกฤษว่า "Preferential Right" (จากเอกสารประกอบคำบรรยาย โดย ไมตรี ตันติวุฒานนท์ 19 ตุลาคม 2531)

อนึ่ง อาจมีปัญหาว่าสำหรับกฎหมายไทยเจ้าของเรือจะใช้ lien ยึดเหนี่ยวสินค้าเพื่อค่าดีเมออร์เรจได้หรือไม่ กล่าวคือ เจ้าของเรือจะใช้สิทธิยึดเหนี่ยวตาม มาตรา 241 จะได้หรือไม่ จะต้องพิจารณาจากหลักในมาตรา 241 ว่าจะต้องมีหลักเกณฑ์ 2 ประการ คือ 1. ต้องครองทรัพย์สินของผู้อื่นโดยชอบด้วยกฎหมาย 2. ต้องมีหนี้เป็นคุณประโยชน์เกี่ยวกับทรัพย์สินนั้นและถึงกำหนดเวลาชำระแล้ว กรณีของการเช่าเรือเพื่อขนส่งสินค้านั้น สินค้าได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของเรือตามหลักเกณฑ์ในข้อ 1 แต่จะต้องพิจารณาว่าเมื่อเกิดดีเมออร์เรจขึ้น ค่าดีเมออร์เรจเป็นหนี้อันเป็นคุณประโยชน์เกี่ยวกับสินค้าหรือไม่ ถ้าพิจารณาว่าเป็นหนี้อันเป็นคุณประโยชน์อันเกี่ยวกับสินค้า เจ้าของเรือก็สามารถใช้สิทธิยึดเหนี่ยวได้ แต่หากพิจารณาว่าค่าดีเมออร์เรจไม่ใช่หนี้อันเป็นคุณประโยชน์อันเกี่ยวกับสินค้าแล้ว เจ้าของเรือก็ไม่ควรมีสิทธิยึดเหนี่ยวตามมาตรา 241 อย่างไรก็ดีในเรื่องสิทธิยึดเหนี่ยวก็มีกฎหมายบัญญัติเฉพาะเรื่องไว้ว่าให้ใช้สิทธิยึดเหนี่ยวได้ เช่น ผู้รับฝากชอบที่จะยึดเหนี่ยวเอาทรัพย์สินซึ่งฝากนั้นไว้ได้ จนกว่าจะได้รับเงินบรรดาที่ค้างชำระแก่ตน เกี่ยวด้วยการฝากทรัพย์สินนั้น (มาตรา 670) หรือเจ้าสำนักชอบที่จะยึดเหนี่ยวเครื่องเดินทางหรือทรัพย์สินอย่างอื่นของคนเดินทางหรือแขกอาศัยอันเอาไว้ในโรงแรมจนกว่าจะได้รับใช้เงินบรรดาที่ค้างชำระเพื่อการพักอาศัยและการอื่น ๆ (มาตรา 679) หรือนายคลังสินค้าชอบที่จะยึดเหนี่ยวเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็น เพื่อประกันการใช้เงินค้ำบาเหน็จในการเก็บรักษาสินค้า (มาตรา 772) ซึ่งน่าจะนำมาพิจารณาประกอบ

แม้ว่าสิทธิยึดเหนี่ยวจะเกิดจากการบรรทุกลินค้าลงเรือก็ตาม แต่ในการขนส่งที่มีบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานของสัญญาให้จะต้องนิเคราะห์ว่า บิลออฟเลดิงนั้นได้กำหนดสิทธิยึดเหนี่ยวไว้หรือไม่ ถ้าไม่ได้กำหนดไว้เจ้าของเรือจะใช้สิทธิยึดเหนี่ยวสินค้าเพื่อค่าดีเมออร์เรจไม่ได้ แต่ต้องไปเรียกเอาค่าดีเมออร์เรจกับผู้เช่าเรือ เนื่องจากสิทธิยึดเหนี่ยวในค่าดีเมออร์เรจ ถ้าไม่ได้กำหนดไว้ชัดเจนจะไม่เกิดขึ้น ซึ่งไม่เหมือนกับสิทธิยึดเหนี่ยวเพื่อค่าระวาง ที่เกิดขึ้นตามกฎหมายคอมมอนลอว์ แม้ไม่ได้ระบุไว้ชัดเจนในสัญญา เจ้าของเรือก็มีสิทธิยึดเหนี่ยวสินค้าเพื่อค่าระวางได้¹⁷²

ผู้พิพากษา Davey ได้แสดงความเห็นในเรื่องการเกิดสิทธิยึดเหนี่ยวไว้ในคดี Hansen v. Harrold Brothers (1894)¹⁷³ (ได้กล่าวถึงคดีนี้มาแล้วใน 3.2.5.1) ว่า

"เป็นที่สังเกตได้ว่า คำว่า "นายเรือและเจ้าของเรือมีสิทธิยึดเหนี่ยว... แต่ไม่ได้เกิดสิทธิยึดเหนี่ยว เพราะสิทธิยึดเหนี่ยวจะเกิดขึ้นหลังจากที่มีการบรรทุกลินค้าลงเรือแล้ว (และเฉพาะแต่คดีนี้เท่านั้นที่นำไปใช้กับการให้เช่าช่วงเรือ) ในขณะที่ทำสัญญาเช่าเรื่อนั้นยังไม่มีสินค้าที่จะทำการใช้สิทธิยึดเหนี่ยวได้ ดังนั้น บุคคลเหล่านี้ไม่ได้เป็นผู้ทำให้เกิดสิทธิยึดเหนี่ยว แต่สิทธิยึดเหนี่ยวจะเกิดขึ้นตามมาหลังจากที่บุคคลเหล่านี้เข้าทำสัญญาแล้ว"

แม้ในบิลออฟเลดิงจะไม่ได้ระบุถึงเงื่อนไขสิทธิยึดเหนี่ยว (Lien Clause) เพื่อค่าดีเมออร์เรจ แต่เจ้าของเรือก็อาจมีสิทธิยึดเหนี่ยวเพื่อค่าดีเมออร์เรจได้ถ้าบิลออฟเลดิงได้ระบุให้นำเงื่อนไขสิทธิยึดเหนี่ยว (Lien Clause) ที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือมาใช้กับบิลออฟเลดิงได้ ทั้งนี้เงื่อนไขสิทธิยึดเหนี่ยวในบิลออฟเลดิงและสัญญาเช่าเรือ ต้องไม่ขัดแย้งกัน มีคดีที่สนับสนุนหลักนี้ คือ

¹⁷² Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 279.

¹⁷³ Ibid.

คดี *Fidelitas Shipping Co. Ltd. v. V/O Exportchleb* (1963)¹⁷⁴ เจ้าเรือเพื่อบรรทุกข้าวจากทะเลดำไปยังอังกฤษ สัญญาเช่าเรือระบุว่า "ความรับผิดของผู้เช่าเรือจะสิ้นสุดลงเมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือ และเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเขามีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าระวาง (freight) ค่าระวางสินค้าบรรทุกขาดจำนวน (dead-freight) ค่าดีเมอร์เรจ (demurrage) และค่าทำการลำเลียง (lighterage) ที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือขนถ่าย รวมทั้งค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (average) ด้วย" ในบิลออฟเลดิงได้ระบุว่า "ข้อตกลงและเงื่อนไขทั้งหมดให้เป็นไปตามสัญญาเช่าเรือ และระบุว่า "การขนส่งเป็นไปตามเงื่อนไขข้อตกลงทั้งหมดที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง" และให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าระวาง ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายใต้สัญญาขนส่ง ประเด็นปัญหาเกิดขึ้นว่าเงื่อนไข Cessor Clause นั้นจะทำให้ผู้เช่าเรือหลุดพ้นจากความรับผิดในค่าดีเมอร์เรจที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือบรรทุกหรือไม่ ศาลอุทธรณ์ถือว่า Cessor Clause นั้นมีผลให้ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดเนื่องจากได้เกิดสิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าดีเมอร์เรจ ณ ท่าเรือบรรทุกขึ้นแล้ว

คดีนี้ผู้พิพากษา Harman ได้ให้ความเห็นว่า กรณีนี้บิลออฟเลดิงมุ่งให้ถือเงื่อนไขตามสัญญาเช่าเรือ ซึ่งมีการกำหนดถึงสิทธิยึดหน่วงไว้ใน Lien Clause ด้วย แม้ในบิลออฟเลดิงจะไม่ได้กล่าวถึงค่าดีเมอร์เรจที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือบรรทุกไว้ชัดเจน แต่เงื่อนไขในบิลออฟเลดิงนั้นได้ครอบคลุมถึงสิทธิยึดหน่วงในค่าดีเมอร์เรจที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือบรรทุกไว้ในเงื่อนไขที่ระบุว่า "ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ" ("other charges and expenses) แล้ว

ก. สิทธิยึดหน่วงของเจ้าของเรือ

เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงตามกฎหมาย และมีหลักประกันในการที่จะได้รับชำระหนี้ตามสัญญา โดยใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้จนกว่าเขาจะได้รับชำระหนี้ หลักนี้เป็นหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีในสมัยกลาง และยังคงใช้อยู่ในปัจจุบัน

¹⁷⁴ Ibid., p. 279-280.

ในกฎหมายอังกฤษ เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงไม่มากไปกว่าสิทธิที่จะยึดเอาสินค้าที่อยู่บนเรือหรืออยู่ในมือของบุคคลที่สามจนกว่าจะได้รับชำระหนี้¹⁷⁵ และกฎหมายอังกฤษให้มีสิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าระวางได้ แต่ไม่รวมถึงค่าธรรมเนียมอื่น ๆ (charges) เช่น ค่าดีเมอร์ เรจ ซึ่งจะต้องระบุสิทธิยึดหน่วงไว้ชัดเจนเพื่อค่าธรรมเนียมเหล่านี้จึงจะมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าธรรมเนียมอื่นนอกเหนือจากค่าระวางได้ สิทธิยึดหน่วงเหนือสินค้าเพื่อค่าระวางนั้นจะเกิดขึ้นต่อเมื่อค่าระวางถึงกำหนดชำระ และสิทธิยึดหน่วงจะเกิดขึ้นไม่ได้ในกรณีที่มีการชำระค่าระวางล่วงหน้า แต่ถ้าสัญญากำหนดให้ชำระค่าระวางภายหลังที่ได้ส่งมอบสินค้าต้องส่งมอบสินค้าก่อนจึงจะมีสิทธิเรียกร้องค่าระวางได้ ในกรณีนี้ถ้าไม่ได้รับชำระค่าระวาง เจ้าของเรือก็ต้องใช้สิทธิทางอื่น เช่น ยื่นฟ้องต่อศาลขอให้บังคับชำระค่าระวางเป็นต้น ในกฎหมายอเมริกาสิทธิยึดหน่วงมีขอบเขตกว้างกว่ากฎหมายอังกฤษ โดยมีการเชื่อมโยงระหว่างคำนิยามของประเทศไทยในภาคนี้ยุโรปสมัยเก่ากับกฎหมายปัจจุบัน แต่กระนั้นก็ตามกฎหมายอเมริกามีความใกล้เคียงกับกฎหมายอังกฤษมาก กฎหมายอเมริกามีถ้อยคำที่ว่า "เรือและสินค้ามีความผูกพันซึ่งกันและกันหลังจากที่ได้มีการรวมกันของเรือและสินค้า" (union between ship and cargo) จึงยังเกิดสิทธิยึดหน่วงตามกฎหมายเพื่อค่าระวางเหนือสินค้าที่ทำการบรรทุกจริง แต่ไม่มีสิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าระวางสินค้าบรรทุกขาดจำนวน อย่างไรก็ตามยังมุ่งให้เกิดสิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าดีเมอร์ เรจ และค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว แต่ไม่รวมถึงสิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าดีเมอร์ เรจที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือบรรทุก¹⁷⁶ จึงทำให้มีหลักโดยปริยายว่า เจ้าของสินค้าหรือผู้เช่าเรือก็มีสิทธิยึดหน่วงเรือเมื่อมีการผิดสัญญาได้ และถือว่ามีสิทธิยึดหน่วงเพื่อเงินรางวัล (despatch money) ด้วย

สิทธิยึดหน่วงในกฎหมายอเมริกาผูกติดกับสิทธิของเจ้าของเรือที่จะว่ากล่าวเอากับตัวสินค้า และสิทธิยึดหน่วงนี้รวมไปถึงสิทธิที่จะบังคับเอาสินค้าออกขายต่อบุคคลที่สามด้วย

¹⁷⁵ Huge Tiberg, The Law of Demurrage, p. 617.

¹⁷⁶ Ibid., p. 619.

ในกฎหมายพาณิชย์ของเยอรมัน ได้กล่าวถึงหลักประกันของผู้ขนส่งที่มีต่อตัวสินค้าไว้ใน มาตรา 614 ให้สิทธิที่จะบังคับเอากับตัวสินค้า รวมถึงการเรียกร้องจากผู้รับสินค้าให้ชำระหนี้ในค่าดีเมอรั เรจ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ด้วย ¹⁷⁷

ข. จำนวนหลักประกัน

สิทธิยึดหน่วงในค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการขนส่งนี้ไม่ได้กำหนดไว้ให้เป็นจำนวนคงที่ จำนวนของหลักประกันอาจจะแตกต่างกันไปซึ่งขึ้นอยู่กับฐานะบุคคลผู้ถูกเรียกร้องสิทธิในสิทธิยึดหน่วงนั้น ถ้าผู้เช่าเรือเป็นผู้รับสินค้าด้วยจำนวนของหลักประกันจะขึ้นอยู่กับสัญญาเช่าเรือ ถ้าบุคคลอื่นเป็นผู้รับสินค้าที่ไม่ใช่คู่สัญญาตามสัญญาเช่าเรือ เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามหน้าที่ของผู้รับสินค้าเฉพาะแต่บุคคลที่ต้องรับผิดชอบบิลออฟเลดิงเท่านั้น

ในกรณีที่กฎหมายไม่ได้บัญญัติสิทธิยึดหน่วงไว้ สัญญาเช่าเรือก็เพียงพอที่จะทำให้เกิดสิทธิยึดหน่วงสินค้าต่อผู้รับสินค้าได้ จำนวนสินค้าที่จะสามารถใช้สิทธิยึดหน่วงได้จะเท่ากับความรับผิดชอบที่ผู้รับสินค้ามีอยู่

กรณีที่นำเรือไปให้เช่าช่วง และออกบิลออฟเลดิงตามสัญญาเช่าช่วงเรือ สิทธิยึดหน่วงจะเป็นไปตามสัญญาเช่าช่วงเรือ ไม่ใช่สัญญาเช่าเรือเดิม (ที่ให้นำเงินไปใช้ในสัญญาเช่าเรือไปใช้กับบิลออฟเลดิงด้วย) เว้นแต่สัญญาเช่าช่วงเรือจะได้อ้างถึงสัญญาเช่าเรือเดิม

ถ้าผู้รับสินค้าเป็นผู้กระทำโดยสุจริตและเข้ารับบิลออฟเลดิงโดยเชื่อว่าสิทธิเรียกร้องที่มีต่อเขาเป็นไปตามที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงจะนำหลักนี้มาใช้กับผู้รับสินค้าที่รู้ถึงสัญญาเช่าเรือหรือรู้ถึงเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรื่อนั้นด้วยหรือไม่ถ้าผู้รับสินค้าได้กระทำ

¹⁷⁷ Ibid., p. 621.

ในฐานะตัวแทนผู้เช่าเรือ ซึ่งเขารู้ว่าสิทธิยึดหน่วงตามสัญญาเช่าเรือมีมากกว่าที่ระบุในบิลออฟเลดิง โดยหลักแล้วการโอนบิลออฟเลดิงนั้นผู้รับโอนควรจะถูกผูกพันด้วยความรับผิดชอบตามบิลออฟเลดิง แต่สำหรับการที่ผู้รับสินค้าได้กระทำในฐานะตัวแทนของผู้เช่าเรือ จึงมีความรับผิดชอบผูกพันตามสัญญาเช่าเรือ

ในกรณีที่ไม่มีใครรับสินค้าผู้ขนส่งอาจเอาสินค้าขึ้นฝั่งและเก็บไว้ในคลังสินค้าและนำสินค้าออกขายได้ตาม กฎหมายของประเทศนั้น ๆ เช่น กฎหมายอังกฤษ เป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่ง ค.ศ. 1894 (The Merchant Shipping Act, 1894)

ค. สินค้าที่สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงได้

การใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้านั้น เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้า เพื่อให้มีการชำระค่าระวางได้ แม้ว่าราคาสินค้าจะสูงกว่าจำนวนค่าระวางก็ตาม เจ้าของเรือมีสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมายที่จะยึดหน่วงสินค้าไว้ จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวาง แต่เจ้าของเรือจะยึดหน่วงสินค้าไว้เท่าที่ราคาค่าสินค้าเป็นการเพียงพอกับจำนวนเงินค่าระวางบรรทุกก็ได้ แต่สำหรับการใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าดีเมออร์เรจที่ค้างชำระหนี้ สินค้าที่เจ้าของเรือสามารถใช้สิทธิยึดหน่วงได้นั้น จะต้องเป็นสินค้าในเที่ยวเรือที่ทำให้เกิดดีเมออร์เรจ อย่างไรก็ตามยังไม่มีหลักเกณฑ์ว่าสินค้าอะไรที่สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงที่แน่ชัดลงไปได้ แต่ก็ได้อาศัยหลักการใช้สิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าระวางมาเทียบเคียง¹⁷⁸ กล่าวคือ สินค้าที่จะยึดหน่วงได้จะต้องเป็นสินค้าในเที่ยวเรือที่เกิดค่าระวางนั้น เช่น

คดี *Webs v. Anderson* (1858)¹⁷⁹ ขนส่งสินค้า แป้งในเที่ยวไป และขนส่งกาแฟในเที่ยวกลับ และเมื่อเรือเดินทางกลับผู้เช่าเรือไม่ยอมชำระค่าระวาง เจ้าของเรือจึงใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าระวางทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ คดีนี้วินิจฉัยว่าจะใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าแป้งไม่ได้ เจ้าของเรือชอบที่จะใช้สิทธิยึดหน่วงกาแฟอันเป็นสินค้าที่เกิดค่าระวางค้างชำระเท่านั้น

¹⁷⁸ Ibid., p. 626.

¹⁷⁹ Ibid., p. 627.

ง. การลีสสิทธิยึดเหนี่ยว

สิทธิยึดเหนี่ยวสินค้าจะมีจนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเกิดกับตัวสินค้านั้น และจะลีสสิทธิยึดเหนี่ยวเมื่อผู้รับสินค้าได้เข้าครอบครองสินค้า กล่าวคือ ถ้าเจ้าของเรือลีสสิทธิครอบครองก็จะลีสสิทธิยึดเหนี่ยวด้วย ตามกฎหมายให้สิทธิยึดเหนี่ยวเพื่อสิทธิต่าง ๆ ที่เกิดจากตัวสินค้านั้นเป็นหลักประกันนั้น และไม่แน่นอนเสมอไปว่าสิทธิเหล่านั้นจะลีสไปโดยการส่งมอบสินค้า¹⁸⁰

ในกฎหมายอังกฤษ สิทธิยึดเหนี่ยวยังคงมีอยู่ขณะที่สินค้างังอยู่บนเรือ และแม้สินค้างังจะไปอยู่ในคลังสินค้า เอกชนสิทธิยึดเหนี่ยวก็ยังคงอยู่ ทั้งนี้เป็นไปตามพระราชบัญญัติขนส่ง ค.ศ. 1894 (The Merchant Shipping Act 1894)¹⁸¹ โดยผู้ขนส่งได้รับหนังสือจากนายคลังสินค้า ในกรณีเช่นนี้ นายคลังสินค้าอาจจะมีสิทธิยึดเหนี่ยวในค่าธรรมเนียมต่าง ๆ อันเป็นสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนเหนือสิทธิยึดเหนี่ยวของผู้ขนส่ง ถ้าผู้รับสินค้าที่เป็นหนี้ตามจำนวนสิทธิเรียกร้องได้แจ้งไปยังนายคลังสินค้าว่า เขาปฏิเสธที่จะชำระค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เจ้าของเรือสามารถที่ฟ้องบังคับเขาเรียกให้เขาชำระหนี้ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือปฏิเสธจากนายคลังสินค้า

3.2.5.3 ข้อยกเว้นของ Cessor Clause

แม้ว่าผู้เช่าเรือตกลงให้สิทธิยึดเหนี่ยวสินค้าแก่เจ้าของเรือ แต่ข้อตกลงนี้อาจไม่มีผลถ้าการใช้สิทธิยึดเหนี่ยวดังกล่าวเป็นการขัดต่อกฎหมาย¹⁸² เช่นการใช้สิทธิยึดเหนี่ยวสินค้าของรัฐบาลเป็นขัดต่อกฎหมาย เนื่องจากการใช้สิทธิถูกห้ามถ้าเป็นเรื่องทางการปกครอง ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถใช้สิทธิยึดเหนี่ยวอันเป็นการขัดต่อกฎหมายนี้ ผู้เช่าเรือยังคงต้องรับผิดชอบอยู่

¹⁸⁰ Ibid., p. 628.

¹⁸¹ Ibid., p. 628.

¹⁸² Michael Brynmôr Summerskill, Laytime, p. 281.

ในกรณีที่ผู้เช่าเรือเป็นผู้รับตราส่งและบิลออฟเลดิงได้ระบุว่าเงื่อนไขต่าง ๆ ให้เป็นไปตามสัญญาเช่าเรือ ไม่สามารถนำเงื่อนไขการหลุดพ้นจากความรับผิดของผู้เช่าเรือ (Cessor Clause) มาตัดสิทธิเจ้าของเรือในการเรียกร้องค่าตีเมอร์เรจได้ เช่น

คดี *Gullischen v. Stewart Brothers* (1884)¹⁸³

สัญญาเช่าเรือระบุว่า "โดยที่สัญญาได้กระทำขึ้นโดยผู้เช่าเรือเพื่อคู่สัญญาอื่น¹⁸⁴ ความรับผิดของผู้เช่าเรือจะสิ้นสุดลงเมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือ เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าระวางและค่าตีเมอร์เรจ" บิลออฟเลดิงได้ระบุให้ขนส่งสินค้าให้แก่ผู้เช่าเรือ ณ ท่าเรือขนถ่าย "ผู้เช่าเรือต้องชำระค่าระวางและเงื่อนไขอื่น ๆ ให้เป็นไปตามสัญญาเช่าเรือ" เจ้าของเรือเรียกร้องค่าตีเมอร์เรจที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือขนถ่ายจากผู้เช่าเรือในฐานะที่เป็นผู้รับตราส่ง ศาลอุทธรณ์ถือว่าไม่สามารถนำเงื่อนไขที่ให้ผู้เช่าเรือหลุดพ้นจากความรับผิด (Cessor Clause) มาใช้ ฉะนั้นผู้เช่าเรือต้องรับผิด

นอกจากนี้การใช้สิทธิยึดหน่วงไม่ได้ อาจจะเป็นผลอันเนื่องมาจากหลักประกันไม่เพียงพอ (เช่น มูลค่าของสินค้า) ความรับผิดของผู้เช่าเรือจึงยังคงอยู่เท่าที่หลักประกันไม่เพียงพอ เช่นในคดี *Hansen v. Harrold Brothers* (1894) ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว หลักประกันไม่เพียงพอเนื่องจากน้ำหนักของสินค้าลดลงซึ่งมีผลต่อค่าระวางตามบิลออฟเลดิง เนื่องจากได้ระบุว่าให้ชำระค่าระวางตามน้ำหนักสินค้าที่คงอยู่ ค่าระวางตามบิลออฟเลดิงจึงน้อยกว่าค่าระวางตามสัญญาเช่าเรือ ศาลอุทธรณ์ถือว่าไม่นำเงื่อนไขที่ให้ผู้เช่าเรือพ้นความรับผิดมาใช้กับจำนวนที่ไม่เพียงพอกับสิทธิยึดหน่วง

¹⁸³ Ibid., p. 285.

¹⁸⁴ เงื่อนไขการหลุดพ้นจากความรับผิด (Cessor Clause) มักใช้เพื่อคุ้มครองนายหน้าของผู้เช่าเรือ (charterers' brokers) ซึ่งได้กระทำในนามของตัวการที่อยู่ต่างประเทศ

ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้รับชำระหนี้เนื่องจากไม่สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าได้ ผู้เช่าเรือยังคงต้องรับผิดชอบในหนี้อยู่ เช่น

คดี Bravo Maritime (Chartering) Est. v.

Alsayed Abdullah Mohamed Baroom (1980)¹⁸⁵ เรือ The Athinoula บรรทุกซีเมนต์สามเที่ยวจาก Eleusis ประเทศกรีซไปยัง Jeddah คดีนี้ผู้เช่าเรือเป็นทั้งผู้ส่งสินค้าและผู้รับตราส่งด้วย ในแบบพิมพ์ของสัญญาเช่าเรือระบุเงื่อนไขของ Cessor Clause ว่า "เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าดีเมออร์เรจผู้เช่าเรือยังคงต้องรับผิดชอบในค่าดีเมออร์เรจที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือขนถ่ายแต่เฉพาะเท่าที่เจ้าของเรือไม่ได้รับชำระหนี้จากการใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้า" เงื่อนไขของดีเมออร์เรจซึ่งพิมพ์ลงไปในแบบพิมพ์ระบุว่า "ค่าดีเมออร์เรจมีอัตรา 2,000 ดอลลาร์ต่อวันหรือตามอัตราส่วนของวัน ผู้เช่าเรือจะต้องชำระให้แก่เจ้าของเรือทุก 15 วันนับแต่วันที่ยกกำหนดชำระ ในทุกกรณีผู้เช่าเรือจะต้องชำระค่าดีเมออร์เรจให้แก่เจ้าของเรือภายใน 1 สัปดาห์หลังจากที่ได้ส่งบันทึกข้อเท็จจริง (Statement of Facts) และบันทึกเวลา (Time Sheet) ของแต่ละเที่ยวเรือ..." เจ้าของเรือไม่ได้พยายามใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อค่าดีเมออร์เรจ และยืนยันว่าเขาไม่สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าที่ Jeddah ได้และข้อเท็จจริงยังปรากฏอีกว่าได้มีการยื่นบันทึกข้อเท็จจริงและบันทึกเวลาหลังจากที่ขนถ่ายสินค้าเรียบร้อยแล้ว ศาลสูงถือว่าเจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าดีเมออร์เรจ โดยถือตามเงื่อนไขของดีเมออร์เรจที่พิมพ์ลงในแบบและกล่าวว่าการขนถ่ายได้เสร็จสิ้นไปก่อนที่จะจัดเตรียมบันทึกข้อเท็จจริงและบันทึกเวลา และผู้เช่าเรือจะต้องชำระค่าดีเมออร์เรจหลังจากได้รับเอกสารบันทึกเหล่านี้ภายใน 1 สัปดาห์ เจ้าของเรือจึงไม่สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าในขณะที่ได้ขนถ่ายสินค้าไปเรียบร้อยแล้ว ผู้พิพากษา Mocatta กล่าวว่า สำหรับกรณีที่เงื่อนไขในแบบพิมพ์ขัดกับเงื่อนไขที่พิมพ์เพิ่มลงในสัญญาเช่า ต้องถือว่าให้ใช้เงื่อนไขที่พิมพ์เพิ่มลงไปด้วย ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องไต่สวนว่าที่ Jeddah สามารถขนถ่ายสินค้าไปยังคลังสินค้าและตกอยู่ในสิทธิยึดหน่วงหรือไม่ เพราะจะขัดกับเงื่อนไขของดีเมออร์เรจที่พิมพ์เพิ่ม และได้สรุปว่าตามเงื่อนไขดีเมออร์เรจดังกล่าว ทำให้ไม่อาจเรียกค่าดีเมออร์เรจได้จนกว่าจะได้จัดเตรียมบันทึกข้อเท็จจริง

¹⁸⁵ Michael Brynmor Summerskill, *Laytime*, p. 282.

(Statement of Facts) และบันทึกเวลา (Time Sheet) ในเที่ยวเรือนั้นเสร็จ และจะจัดเตรียมสิ่งเหล่านี้ได้จะต้องทำการขนถ่ายสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้วก่อน ฉะนั้นการใช้สิทธิยึดหน่วงจึงไม่อาจกระทำได้

กล่าวโดยสรุป เกี่ยวกับข้อกำหนดให้ผู้เช่าเรือหลุดพ้นจากความรับผิด (Cessor Clause) กับข้อกำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้า (Lien Clause) เพื่อค่าระวาง หรือหนี้อื่น ๆ ที่เกิดขึ้นตามสัญญาเช่าเรือนั้นจะต้องไปพร้อมกัน กล่าวคือหากเจ้าของเรือไม่สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าระวางหรือหนี้อื่นตามสัญญาแล้ว หรือสามารถใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าแต่ได้รับชำระหนี้ไม่ครบถ้วน ผู้เช่าเรือก็ไม่หลุดพ้นจากความรับผิดหรืออาจหลุดพ้นจากความรับผิดเพียงเท่าที่เจ้าเรือได้รับชำระหนี้จากการใช้สิทธิยึดหน่วง

3.2.6 ข้อยกเว้นของการเรียกร้องค่าตีเมอร์เรจตามกฎหมาย

ก. ความผิดของเจ้าของเรือ :

กรณีที่ผู้ขนส่งกระทำผิดหรือละเลยเพิกเฉยอันเป็นเหตุให้เกิดความล่าช้าขึ้น เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งได้กระทำการซึ่งทำให้ผู้เช่าเรือไม่สามารถเข้าไปยังเรือเพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายในระหว่างระยะเวลาเลย์ไทม์ได้ ผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะขยายเวลาเลย์ไทม์ออกไปอีก ซึ่งเป็นข้อยกเว้นตามกฎหมายของระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ และกฎหมายของประเทศในภาคพื้นยุโรปรวมทั้งกฎหมายของกลุ่มสแกนดิเนเวียด้วย แต่สำหรับกฎหมายของประเทศในภาคพื้นยุโรปและกฎหมายของกลุ่มสแกนดิเนเวียนี้ให้รวมถึง อุปสรรคที่เกิดจากเรือ (on the ship's side) หรือในระบบกฎหมายบางระบบรวมถึงอุปสรรคอันเกิดจากเหตุสุดวิสัยด้วยซึ่งทำให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ

ฉะนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ที่จะต้องกำหนดขอบเขตของคำว่า "ความผิดของเจ้าของเรือ" ("shipowner's fault")

ข้อสังเกตประการแรก คดีของประเทศอังกฤษได้วางหลักไว้ว่า ผู้เช่าเรือจะยกข้อแก้ตัวเพื่อไม่ต้องชำระค่าตีเมอร์ เรจ ได้ก็แต่เฉพาะที่เป็นความผิดของเจ้าของเรือ และการกระทำของเขาก็เพื่อประโยชน์แห่งตนแต่ผู้เดียว แต่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เช่าเรือ เช่น เจ้าของเรือนำเรือไป *bundering* หรือทำการบรรทุกสินค้าในหลายระวางพร้อมกัน หรือกรณีที่เกิดการนัดหยุดงานของลูกจ้างของเจ้าของเรือ และกรณีที่เรือต้องย้ายท่าเรือหรือท่าเทียบเรือแม้ว่าจะเกิดจากสภาวะลมฟ้าอากาศที่แปรปรวนก็ตาม

ข้อสังเกตประการที่สอง ในคดีของประเทศสหรัฐอเมริกาส่วนใหญ่จะขึ้นตามหลักของประเทศอังกฤษ แต่ก็มีบางคดีที่ได้แยกจากหลักของอังกฤษ แต่ไปมีผลคล้ายกับกฎหมายของกลุ่มสแกนดิเนเวียในเรื่องอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดจากเรือ (*on the ship's side*) โดยเฉพาะอย่างยิ่งคดีที่เป็นความผิดของพนักงานที่จ้างโดยคู่สัญญาฝ่ายใด ฝ่ายที่ว่าจ้างมักจะถูกตัดสินให้รับผิดชอบในความล่าช้าที่เกิดขึ้น (ที่ว่ากฎหมายอเมริกาได้ขึ้นตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายอังกฤษ มีคดีที่สำคัญยืนยันสนับสนุนตามคำกล่าวนี้ คือ คดี *Compania Naviera Puerto Madrin v. Esso Standard Oil Co.* 1962 และคดี *Pennsylvania RR. Co. v. Moore McCormack Lines* 1956¹⁸⁶)

ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับความผิดของเจ้าของเรือในกฎหมายอังกฤษ มีข้อสังเกตเกี่ยวกับความพร้อม (*readiness*) ถ้าเรือไม่มีความพร้อมหรือไม่เหมาะที่จะใช้ขนส่งสินค้าตามสัญญา โดยต้องมีการซ่อมแซมหรือแก้ไขก่อนที่เรือจะพร้อมที่จะให้บริการจริง ๆ หรือกรณีที่โครงสร้างของเรือไม่เป็นไปตามที่ตกลงกันในสัญญา ถ้ามีความล่าช้าเกิดขึ้นเพราะเหตุเหล่านี้ถือว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบ

ในกฎหมายพาณิชย์ของสแกนดิเนเวียได้วางหลักเกี่ยวกับการย้ายเรือไปยังท่าเรืออื่นว่าเจ้าของเรือต้องทำการย้ายท่าเรือตามที่ผู้เช่าเรือต้องการ แม้ว่าผู้เช่าเรือจะต้องชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการนั้นและจะต้องรับผิดชอบต่อเวลาที่สูญเสียไปอันเป็นผลมา

¹⁸⁶ Hugo Tiberg, The Law of Demurrage, p. 491.

จากการย้ายท่าเรือ ซึ่งหลักนี้คล้ายกับกฎหมายของเนเธอร์แลนด์ ในกฎหมายอังกฤษและอเมริกา จะคล้ายกัน คือ มีหลักว่าหากไม่มีจารีตประเพณีกำหนดให้เจ้าของเรือต้องกระทำแล้ว เจ้าของเรือ ก็ไม่ถูกผูกพันที่จะต้องทำการย้ายเรือ ไปยังท่าเรืออื่น¹⁸⁷

ในกรณีที่เกิดอุปสรรคขึ้นจากเรือ (ship's side) ในกฎหมายของสแกนดิเนเวีย ให้นับเวลาที่เรือทำการย้ายท่าเรือเป็นเวลาเลยไทม์เช่นเดียวกับระบบกฎหมายลาติน ซึ่งได้มีบทบัญญัติในเรื่องของเหตุสุดวิสัย (force majeure) ไม่ให้นับเวลาในระหว่างนั้นเป็นเวลาเลยไทม์ ขณะที่ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ไม่มีหลักเกณฑ์

เกี่ยวกับความผิดของเจ้าของเรือ นั้น มีการกระทำได้ในหลายกรณี ได้แก่ การไม่ยอมปฏิบัติกรรร่วมกันในหน้าที่ของเขาย่างเพียงพอ หรือละเลยหน้าที่ในการปฏิบัติการร่วม หรือการกระทำผิดของเจ้าของเรือมีผลโดยตรงต่อการทำให้การทำงานล่าช้า หรือการไม่นำเรือไปจอดยังที่ที่เหมาะสมที่จะทำการปฏิบัติการร่วมกันได้เร็วพอ

ข. อุปสรรคทางด้านเรือ (On the Ship's Side)

อุปสรรคทางด้านเรืออาจแบ่งแยกได้ออกเป็น 5 ประเภทดังนี้

1. อุปสรรคที่ขัดขวางการปฏิบัติงานของเจ้าของเรือ เว้นแต่เจ้าของเรือจะได้แสดงว่าเป็นความผิดของผู้เช่าเรือ หรืออยู่ในความควบคุมของผู้เช่าเรือ

2. อุปสรรคที่เกิดจากโครงสร้างของเรือที่ไม่สามารถรับหรือส่งมอบสินค้าได้เร็วตามที่ตกลง หรือจากการที่ฟันเฟืองเรือเสีย (ship's gear) หรือการมีลูกเรือไม่เพียงพอ หรือจากการห้ามหรือกักเรือหรือผู้ขนส่ง

¹⁸⁷ Ibid., p. 497.

เหตุที่ให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบนี้ เพราะในขณะที่เข้าทำสัญญาเจ้าของเรือจะทราบข้อเท็จจริงต่าง ๆ ดีกว่าผู้เช่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับระบบการทำงานของพื้นเพื่องนั้นเป็นสิ่งสำคัญสำหรับคนปฏิบัติงานเรือ ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องเอาใจใส่ให้ดี เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นเจ้าของเรือจึงต้องเป็นผู้รับผิดชอบ แต่ในกรณีที่ทำสัญญาและกำหนดว่าเรือเหมาะที่จะบรรทุกสินค้าใดตามชนิดของเรือ ไม่ใช่ใช้บรรทุกสินค้าทุกชนิด ซึ่งผู้เช่าเรือก็ควรทราบและถ้านำเรือไปบรรทุกสินค้าอื่นจนเกิดความล่าช้าเช่นนี้ ผู้เช่าเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบมิใช่เจ้าของเรือ

3. อุปสรรคที่เกิดขึ้นบนเรือ เนื่องจากลักษณะของสินค้าตามสัญญาที่จัดหามาบรรทุกนั้น ถ้าเจ้าของเรือตกลงที่จะขนส่งสินค้าตามชนิดที่กำหนด เขาก็ต้องรับภาระในความเสี่ยงภัยต่อความยุ่งยากในการดำเนินการขนส่งสินค้านั้น ถ้าเกิดอุปสรรคบนเรือไม่ใช่บนฝั่ง เนื่องมาจากลักษณะพิเศษของสถานที่อยู่บนเรือ อุปสรรคเหล่านี้เป็นอุปสรรคทางด้านเรือ ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในความล่าช้าที่เกิดขึ้น แม้ว่าผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ที่ปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าก็ตาม แต่ถ้าอุปสรรคนั้นเกิดจากธรรมชาติของลักษณะสินค้า คู่สัญญาฝ่ายที่มีหน้าที่เกี่ยวกับสินค้านี้จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ อย่างไรก็ดีถ้าสินค้าที่บรรทุกนั้นไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในสัญญาหรือสินค้านั้นอยู่ในสภาวะที่เจ้าของเรือไม่อาจคาดเดาได้ ผู้เช่าเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดจากการนี้

4. อุปสรรคที่เป็นเหตุให้สินค้าได้รับความเสียหายขณะที่สินค้าอยู่บนเรือ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดจากตัวสินค้าเอง เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าซึ่งรวมไปถึงความล่าช้าอันเป็นความเสียหายที่ตามมาด้วย

5. อุปสรรคที่เกิดจากความผิดของเจ้าของเรือหรือเกิดเพราะเพื่อความสะดวกของเรือ คือ

5.1 เจ้าของเรือเป็นผู้กระทำผิดหน้าที่ผิดต่อการปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่าย เช่น ทำการปฏิบัติงานช้าเกินไป หรือบรรทุกสินค้าของผู้เช่าเรือคนหนึ่งลงเรือขณะเดียวกับที่ขนถ่ายสินค้าของผู้เช่าเรืออีกคนหนึ่งขึ้นจากเรือ

5.2 เจ้าของเรือกระทำการโดยจงใจหรือประมาทอันเป็นการขัดขวางการปฏิบัติหน้าที่ของผู้เช่าเรือ

5.3 เจ้าของเรือได้กระทำผิดอยู่ก่อนแล้ว และขณะที่แก้ไขความเสียหายนั้นอยู่ ก็ส่งผลให้การขนส่งหยุดชะงัก หรือการปฏิบัติการขนส่งมีความล่าช้า

6. อุปสรรคอันเกิดจากเหตุการณ์พิเศษ ไม่ได้เกิดจากอุปสรรคทางด้านเรือและฝ่ายผู้เช่าเรือ แต่เกิดจากการที่เรือไม่สามารถเข้าไปยังสถานที่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายได้ ซึ่งผู้ขนส่งควรจะได้รู้ถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น กล่าวคือผู้ขนส่งมีหน้าที่ไปรับสินค้ายังสถานที่นั้น แต่เขาต้องเสียเวลาในระหว่างการขนส่งโดยเรือไม่สามารถจะเข้าไปยังสถานที่ที่จะทำการบรรทุกได้ เพราะความลึกของเรือซึ่งได้จัดเตรียมที่ยกขน (crane) ไว้แล้ว แม้ความล่าช้านั้นเกิดขึ้นกับการปฏิบัติงานของผู้เช่าเรือด้วย เจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบ

ค. กรณีที่ระบุว่า "เรือสามารถที่จะรับหรือส่งมอบสินค้าตามอัตรานี้"

ถ้าเรือไม่สามารถทำการรับหรือส่งมอบสินค้าได้รวดเร็วตามอัตราที่ระบุไว้ ผู้เช่าเรือก็ไม่ต้องรับผิดชอบเว้นแต่สภาพของการขนส่งนั้น ผู้เช่าเรือไม่ได้จัดหาสินค้าที่ปลอดภัยตามหน้าที่ที่เขาพึงมี

การที่เจ้าของเรือจัดหาลูกเรือที่จำเป็นต่อการทำงานนั้นไม่เพียงพอ ทำให้ไม่สามารถรับหรือส่งมอบสินค้าได้ตามอัตราที่ระบุ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ

ง. อุปสรรคอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย (Force Majeur)¹⁸⁸

ในกฎหมายอังกฤษและสแกนดิเนเวีย ถือว่าถ้ามีเหตุการณ์ซึ่งอยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้เช่าเรือหรือเหตุสุดวิสัยเกิดขึ้น ไม่ถือว่าเป็นอุปสรรคที่จะยกเป็นข้อแก้

¹⁸⁸ Ibid., p. 504.

ตัวขึ้นได้ แต่ถ้าระบุถึงอุปสรรคเหล่านี้ไว้ในสัญญา ผู้เช่าเรือก็ยกเป็นข้อแก้ตัวได้ถ้าเป็นไปตามนั้น และในกรณีที่กำหนดเวลาการบรรทุกหรือขนถ่ายไว้เป็นเวลาอันสมควร (reasonable time) ถ้าเกิดความล่าช้าถึงขนาดที่ทำให้สัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ (frustrate) ผู้เช่าเรือมีสิทธิจะเลิกสัญญาได้ด้วย ในกฎหมายสกอตติเนเวียได้บัญญัติถึงสถานการณ์เช่นนี้ว่า แม้ว่าจะได้เลิกสัญญาด้วยเหตุนี้ก็ตาม ผู้เช่าเรือก็ยังต้องชำระค่าตีเมอร์เรจ หรือค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวที่เกิดขึ้นแล้ว

ในกฎหมายอเมริกาได้กำหนดเป็นการทั่วไปว่า เหตุสุดวิสัยนั้นไม่เพียงแต่ทำให้สัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ แต่ยังมีผลทำให้เลยไทม์หยุดนับ แต่เหตุการณ์นี้ยังไม่เคยเกิดขึ้น

จ. การผิดกฎหมาย (Illegality) ¹⁸⁹

ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ได้แยกการผิดกฎหมายออกเป็นการผิดกฎหมายที่เป็นการถาวร (Permanent Illegality) กับการผิดกฎหมายที่เป็นการชั่วคราว (Temporary Illegality)

การผิดกฎหมายที่เป็นการถาวร ถ้าหากการปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายเป็นการผิดกฎหมาย ผู้เช่าเรือก็สามารถยกเหตุนี้ขึ้นเป็นข้อแก้ตัวที่จะไม่ต้องปฏิบัติหน้าที่ของเขาภายในเวลาที่ตกลงกัน แต่ผู้เช่าเรือต้องไม่ทราบถึงเหตุนี้ในขณะที่เข้าทำสัญญา

การผิดกฎหมายที่เป็นการชั่วคราว อันเป็นอุปสรรคต่อการบรรทุกหรือขนถ่ายภายในระยะเวลาที่กำหนด เมื่อการผิดกฎหมายสิ้นสุดลงก็ยังคงปฏิบัติงานอยู่ตามปกติ ตามกฎหมายอังกฤษเห็นว่าเวลาไม่ใช่สาระสำคัญของสัญญา ผู้เช่าเรือที่ผิดสัญญาก็ยังคงต้องปฏิบัติหน้าที่ของเขาต่อไป เพราะสัญญายังคงบังคับใช้ได้ และจะต้องชำระค่าตีเมอร์เรจสำหรับความ

¹⁸⁹ Ibid., p. 509.

ล่าช้าด้วย กล่าวคือผู้เช่าเรือต้องรับผิดชอบเพราะถือว่าเขาไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ในเบื้องต้นคือการบรรทุกหรือขนถ่ายภายในระยะเวลาที่กำหนด

ในคดีของอังกฤษ ถือว่า ผู้เช่าเรือไม่สามารถยกเป็นข้อแก้ตัวได้ แต่เมื่อก่อนนี้อังกฤษถือว่าผู้เช่าเรือสามารถยกเป็นข้อแก้ตัวได้ เช่น คดี S.S. Induna v. British Phosphate (1949)¹⁹⁰ ผู้เช่าเรือบรรทุกอลูมิเนียม ระบุให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายใน 24 ชั่วโมงของวันทำการ ("working days of twenty-four hours") แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าการนำเข้าอลูมิเนียมจะต้องได้รับอนุญาตก่อน มิฉะนั้นจะถือว่าผิดกฎหมาย ผู้ชายไม่ได้รับอนุญาตนำเข้าอลูมิเนียม ถือว่าผู้เช่าเรือยกข้อแก้ตัวได้ เนื่องจากเขาไม่ได้กระทำผิดกฎหมายจริง ศาลเห็นว่าผู้ชายเท่านั้นที่เป็นผู้ตกลงตามสัญญาและจะต้องชวนชวยหาใบอนุญาต แต่ต่อมาในคดีของอเมริกากลับกลับกันโดยสิ้นเชิง

3.2.7 ดอกเบี้ยในการชำระค่าดีเมอร์เรจล่าช้า

ในกรณีที่มีการชำระค่าดีเมอร์เรจล่าช้า ในระบบกฎหมายคอมมอน-ลอว์ได้มีการถกเถียงกันว่าจะสามารถนำดอกเบี้ยมาใช้กับค่าดีเมอร์เรจหรือไม่ ในกฎหมายอเมริกาปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ เช่น เรื่องค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damage for detention) ที่เรียกในรูปของค่าดีเมอร์เรจ ("in the nature of demurrage") และปัญหาคือการใช้ถ้อยคำ เพราะดอกเบี้ยมีมูลมาจากค่าเสียหาย ซึ่งเป็นค่าเสียหายที่ยังกำหนดไม่ได้จนกว่าจะถึงวันที่ทำการวินิจฉัยคดี เช่น คดี The Eugenia (1931)¹⁹¹ ซึ่งตัดสินว่าต้องรับผิดชอบในดอกเบี้ยดีเมอร์เรจหลังจากวันที่วินิจฉัยคดี ผลจึงปรากฏว่าในกฎหมายอเมริกามีหลักให้จ่ายค่าดอกเบี้ยในค่าดีเมอร์เรจได้ ส่วนกฎหมายอังกฤษ¹⁹² มีปัญหาเกี่ยวกับค่าดีเมอร์เรจว่า จะถือว่าค่าดีเมอร์เรจเป็นค่าเสียหายที่กำหนดไว้ล่วงหน้าซึ่งเป็นการรวมค่าเสียหายไว้หมดแล้วและไม่ควรให้ดอกเบี้ย

¹⁹⁰ Ibid., p. 512.

¹⁹¹ Ibid., p. 560.

¹⁹² Ibid.

อีกได้หรือไม่ ผลคือให้มีการชำระดอกเบี้ยในค่าดีเมอร์เรจได้อีก และอัตราดอกเบี้ยนั้นให้อยู่ในดุลย
พินิจของศาลที่จะกำหนดให้ เช่น

คดี The Lips (1987)¹⁹³ เข้าเรือ M.V. Lips ภายใต้สัญญา
เช่าเรือรายเที่ยว เพื่อบรรทุกสินค้าจากสหรัฐอเมริกาไปอินเดีย โดยมีเงื่อนไขข้อ 30 กำหนดว่า
"(A) Freight..payable in British external sterling..
in London... at the mean exchange rate ruling on bill(s) of lading
date. (B) The...exchange rate ruling on bill of lading date will also
apply to demurrage/despatch settlements under this charterparty... (D)
Demurrage...and any other payment under this charterparty shall also
be made in British external sterling."

เรือบรรทุกสินค้าลงเรือเสร็จเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 1980 และออก
บิลออฟโหลดถึงในขณะที่ยัตราแลกเปลี่ยนเงิน 2.37 ดอลลาร์ เท่ากับ 1 ปอนด์ และได้ทำการ
ขนถ่ายสินค้าที่อินเดียแต่เกิดความล่าช้าขึ้น ผู้เช่าเรือยอมรับผิดที่จะชำระค่าดีเมอร์เรจจำนวน
24 วัน 47 นาที และได้ชำระไปเป็นเงิน 59,252.06 ปอนด์ ในวันที่ 22 กรกฎาคม 1981
และอีก 457.04 ปอนด์ ในวันที่ 24 กันยายน 1981 แต่มีข้อโต้แย้งในเรื่องดีเมอร์เรจ จึงได้
เสนอให้อนุญาตตุลาการพิจารณา ซึ่งผลการชี้ขาดมีว่า จำนวนดีเมอร์เรจเท่ากับ 28 วัน 1 ชั่วโมง
47 นาที และตามเงื่อนไขอัตราค่าดีเมอร์เรจเท่ากับ 6,000 ดอลลาร์ต่อวัน หรือตามอัตราส่วน
ของวัน ดังนั้น จำนวนค่าดีเมอร์เรจที่ผู้เช่าเรือยอมรับกับจำนวนที่อนุญาตตุลาการกำหนดให้จึง
แตกต่างกัน เป็นจำนวนเงิน 24,250 ดอลลาร์ ซึ่งอัตราแลกเปลี่ยนเงินในวันที่อนุญาตตุลาการ
กำหนดเป็น 1.54 ดอลลาร์ต่อ 1 ปอนด์ เนื่องจากผู้เช่าเรือมีหน้าที่ตกลงและชำระค่าดีเมอร์เรจ
ภายใน 2 เดือน ให้แก่เจ้าของเรือนับจากวันที่ขนถ่ายสินค้า อนุญาตตุลาการจึงถือว่า อัตราที่

¹⁹³ ชัยนติ ไกรกาญจน์, ชินวัฒน์ ชินแสงอร่าม, "คำพิพากษา". จุลสารกฎหมาย
พาณิชย์นาวี, 1 (สิงหาคม 2532) หน้า 7-8.

แตกต่างกันนั้นเป็นค่าเสียหาย (damages) ที่เจ้าของเรือควรได้รับ จากการที่ผู้เช่าเรือไม่ชำระค่าดีเมอร์เรจภายในกำหนดเวลา 2 เดือน ประเด็นข้อพิพาทคือการชำระเงินค่าดีเมอร์เรจ ถือว่าเป็นการชำระค่าเสียหายจากการผิดสัญญาหรือไม่ ศาลสูงสุดของอังกฤษโดย Lord Brandon of Oakbrook ได้วินิจฉัยว่าในสัญญาเช่าเรือไม่ปรากฏข้อตกลงว่า ผู้เช่าเรือจะต้องชำระค่าดีเมอร์เรจภายในกำหนดเวลา 2 เดือนนับจากวันขนถ่ายสินค้าเสร็จ ดังนั้น เมื่อผู้เช่าเรือทำการขนถ่ายสินค้าไม่เสร็จภายในกำหนดเวลาเมื่อใด ผู้เช่าเรือก็ผิดสัญญาเมื่อนั้น ไม่ใช่หลังจากนั้น 2 เดือน และค่าดีเมอร์เรจก็ถือว่าเป็นค่าเสียหายอย่างหนึ่งที่ผู้เช่าเรือต้องชำระนับจากวันที่มีการขนถ่ายสินค้าล่าช้า แต่ในกรณีที่ผู้เช่าเรือชำระค่าดีเมอร์เรจล่าช้า เจ้าของเรือจะมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เช่าเรือได้อีกหรือไม่ ศาลเห็นว่า ไม่มีหลักกฎหมายใด ๆ ที่ยอมให้มีการเรียกค่าเสียหายจากการชำระค่าเสียหายล่าช้า กล่าวคือ เมื่อเจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าดีเมอร์เรจเป็นค่าเสียหายแล้วแต่ผู้เช่าเรือชำระล่าช้า เจ้าของเรือจะเรียกค่าเสียหายจากการชำระค่าดีเมอร์เรจล่าช้าอีกไม่ได้ ซอบไตต์จะเรียกเงินดอกเบี้ยจากการชำระค่าดีเมอร์เรจล่าช้าเท่านั้น ดังนั้น ค่าชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการที่ให้เพิ่มค่าเสียหายในการกำหนดค่าดีเมอร์เรจเข้าไปอีกจึงเป็นการไม่ถูกต้อง ฉะนั้น ในการคำนวณอัตราค่าดีเมอร์เรจ จะเป็นจำนวนเท่าใดให้มาเงิน 30 มาบังคับใช้ โดยอัตราค่าดีเมอร์เรจจะต้องคิดตามอัตราแลกเปลี่ยนเงิน ณ วันที่ของบิลออฟเลตติ้ง คือ อัตรา 2.37 ดอลลาร์ต่อ 1 ปอนด์ ไม่ว่าจะการกำหนดค่าดีเมอร์เรจหรือการชำระค่าดีเมอร์เรจ จะได้กระทำเมื่อใด จึงสรุปได้ว่าถ้าผู้เช่าเรือทำการบรรทุกหรือขนถ่ายไม่เสร็จภายในกำหนดเวลา ถือว่าผู้เช่าเรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้ และตกเป็นผู้ผิดสัญญา จึงต้องชำระค่าดีเมอร์เรจ ซึ่งถือเป็นค่าเสียหายที่กำหนดกันไว้ล่วงหน้านับจากวันผิดสัญญา และถ้าชำระค่าดีเมอร์เรจล่าช้า เจ้าของเรือสามารถเรียกดอกเบี้ยได้นับจากวันที่ผู้เช่าเรือมีหน้าที่ชำระไปจนถึงวันชำระเสร็จสิ้น

ในระบอบกฎหมายอื่น ถือว่า การเรียกร้องค่าดีเมอร์เรจ ค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว หรือเงินรางวัลอยู่ภายใต้หลักการเรียกร้องสิทธิธรรมดาทั่วไป ในกฎหมายฝรั่งเศส ถือว่า ให้มีการชำระดอกเบี้ย และดอกเบี้ยทบต้น (compound interest) เมื่อถึงกำหนดชำระค่าดีเมอร์เรจได้ตามหลักที่ปฏิบัติตามประมวลกฎหมาย (Civil Code) ¹⁹⁴

¹⁹⁴ Hugo Tibergh, The Law of Demurrage, p. 651.

3.3 เวลาที่ประหยัด และเงินรางวัล (Despatch)

3.3.1 ความหมายและวัตถุประสงค์ของเวลาที่ประหยัดและเงินรางวัล

Despatch money ¹⁹⁵ เป็นเงินที่เจ้าของเรือจ่ายให้แก่ผู้เช่าเรือ (หรือผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญา) ที่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จก่อนสิ้นเวลาเลยไทม์ ทำให้ปล่อยเรือก่อนกำหนด ¹⁹⁶ อนึ่ง ถ้าหากมองว่าดีเมอร์เรจเป็นเงินที่เพิ่มจากค่าระวาง (surcharge on freight) มากกว่ามองว่าเป็นค่าเสียหาย (damages) แล้ว despatch money ก็จะถูกถือว่าเป็นส่วนลดของค่าระวาง (discount on freight) หรืออาจมองว่าเป็นรางวัลแก่ผู้เช่าเรือที่ปฏิบัติงานมากกว่าหน้าที่ที่เขามีอยู่ ส่วนจำนวน despatch money ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า "เงินรางวัล" จะเป็นเท่าใดขึ้นอยู่กับข้อความหรือเงื่อนไขใน "Despatch Clause" และเป็นไปตามอัตราที่สัญญากำหนด ตัวอย่างที่มักพบในสัญญาเช่าเรือ เช่น

เงินรางวัล (ซึ่งจะจ่ายให้แก่ผู้เช่าเรือก่อนที่เรือจะแล่นไป) จะต้องชำระสำหรับเวลาบรรทุกที่ประหยัดได้ทั้งหมด รวมวันอาทิตย์และวันหยุดด้วย ในอัตรา 10 ปอนด์-สเตอร์ลิงค์ต่อวัน สำหรับการบรรทุกไม่เกิน 4,000 ตัน ตามน้ำหนักที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง และ 15 ปอนด์สเตอร์ลิงค์ต่อวัน สำหรับการบรรทุกที่เกิน 4,000 ตัน ตามน้ำหนักที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง ("Despatch money (which is to be paid to Charterers before Steamer sails) shall be payable for all time saved in loading (including Sundays and Holidays saved) at the rate of 10 sterling per day for Steamers up to 4,000 tons Bill of Lading weight, and 15 sterling per day for Steamers of over 4,000 tons Bill of Lading weight.... ") เป็นเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือแบบ River Plate 1914 (Centrocon)

¹⁹⁵ The Charterparty Laytime Definition 1980 ระบุว่าคำว่า "Despatch Money" หรือ "Despatch" หมายถึง เงินที่เจ้าของเรือได้จ่ายไปถ้าเรือได้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จก่อนสิ้นเวลาเลยไทม์

¹⁹⁶ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 287.

เจ้าของเรือจะจ่ายเงินรางวัลให้แก่ผู้เช่าเรือในอัตรา.....

ต่อวันหรือตามส่วนของวัน สำหรับเวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมด ("If sooner despatched Owners to pay Charterers despatch at... per day or pro rata for part of a day for all laytime saved") เป็นเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่าเรือ Baltimore form C

อนึ่ง แม้ว่าผู้เช่าเรือจะสามารถประหยัดเวลาได้แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า ผู้เช่าเรือจะได้รับเงินรางวัลเสมอไปถ้าคู่สัญญาไม่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญาเช่าเรือว่าให้เจ้าของเรือชำระเงินรางวัลแก่ผู้เช่าเรือ เว้นแต่จะได้ตกลงกันไว้ในสัญญาเช่าเรือไว้ชัดเจน

การระบุเงื่อนไขของเวลาที่ประหยัด ปกติจะแบ่งแยกระหว่างท่าเรือบรรทุกกับท่าเรือขนถ่าย ซึ่งอาจจะทำนอกเหนือจากรูปแบบนี้ก็ได้โดยกำหนดว่า เวลาบรรทุกที่ประหยัดได้ เจ้าของเรือยอมให้ทำการรวมเวลาบรรทุกและเวลาขนถ่ายเข้าด้วยกันแล้วทำการเฉลี่ย (average) เมื่อผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะนำเวลาที่ประหยัดได้ไปหักออกจากเวลาดีเมอร์เรจ หรือยอมให้ทำการรวมเวลา (reversibility) โดยยอมให้ผู้เช่าเรื่อนำเลยใหม่ในการบรรทุก และเลยใหม่ในการขนถ่ายมากล้นแทนให้กันและกันได้¹⁹⁷

สัญญาเช่าเรืออาจจะระบุช้อยกวันเลยใหม่ไว้ต่างกัน และอาจระบุว่าเวลาที่เสียไปสามารถนำเวลาที่เหลือไปเพิ่มให้กับเวลาบรรทุกที่ใช้ไปได้ และบทบัญญัติเช่นนี้อาจจะระบุว่า "ถ้าสินค้าไม่ได้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายด้วยเหตุของช้อยกวันตามที่ระบุ จะไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหาย หรือค่าดีเมอร์เรจจากผู้เช่าเรือหรือผู้รับสินค้า หรือเจ้าของเรือ" และระบุต่อไปว่า "...แต่เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณเงินรางวัลเวลาที่เสียไปของเรือไม่ว่าจะเกิดจากสาเหตุใด ๆ ก็ตามที่ระบุข้างต้นจะนับเป็นเวลาเวลาที่เสียไปในการบรรทุก" ถือว่าข้อความเช่นนี้ไม่ให้สิทธิเจ้าของเรือที่จะคิดคำนวณเวลาที่ประหยัด ของการบรรทุกขึ้นมาใหม่เมื่อมีเวลาที่เสียไปจากเหตุที่ได้รับการยกเว้นในท่าเรือบรรทุก ซึ่งอันนี้จะปรากฏใน Cessor Clause ของสัญญาเช่าเรือ ซึ่งมีความหมายพิเศษในกรณีเช่นนั้น

¹⁹⁷ Ibid., p. 289.

3.3.2 อัตราและการคำนวณเงินรางวัล

อัตราของเงินรางวัล ปกติจะกำหนดเป็นครึ่งหนึ่งของอัตราค่าดีเมอรัเรจ (แต่ไม่จำเป็นเสมอไปที่จะกำหนดอัตราเท่านี้) ด้วยเหตุที่เจ้าของเรือมักจะมีกำหนดเวลาการให้เช่าเรือแต่ละรายต่อ ๆ กัน และจะเกิดความลำบากในการให้รายอื่นเช่า ซึ่งเขาอาจจะต้องแจ้งล่วงหน้า หรือกำหนดวันที่เรือจะไปยังที่ใหม่ไว้ล่วงหน้า ถ้าเกิดความล่าช้าขึ้นเขาก็จะเสียหาย ฉะนั้น เงินรางวัลจึงจ่ายให้เป็นค่าตอบแทนที่เรือได้รับการปลดปล่อยเร็วกว่าเวลาที่กำหนดในสัญญา เจ้าของเรือจึงได้ประโยชน์จากเวลาที่ผู้เช่าเรือประหยัดได้นั้นและมักจะจ่ายให้เป็นครึ่งหนึ่งของค่าดีเมอรัเรจ อนึ่ง แม้ว่าสัญญาเช่าเรือส่วนใหญ่จะมีระบุดีเมอรัเรจไว้เสมอ แต่มีสัญญาเช่าเรือส่วนน้อยที่ระบุเงินรางวัลไว้ เช่น ในสัญญาเช่าเรือแบบ Gencon แก๊ซเมื่อปี 1976 ระบุดีเมอรัเรจแต่ไม่ได้ระบุเงินรางวัล

การกำหนดเงินรางวัลในการบรรทุกหรือขนถ่าย ถ้าไม่มีสัญญาว่าไว้เป็นอย่างอื่น ควรจะนำการบรรทุกในท่าเรือบรรทุกทั้งหมดรวมกัน และนำการขนถ่ายในท่าเรือขนถ่ายทั้งหมดรวมกัน โดยไม่มีการแบ่งแยกแต่ละท่าเรือ เว้นแต่จะกำหนดให้คำนวณแยกกัน ตัวอย่างเช่น

คดี *Campania Naviera Azuero S.A. v. British Oil & Cake Mills Ltd.* (1957)¹⁹⁸ สัญญาเช่าเรือระบุเงื่อนไขโดยย่อว่า "สินค้าที่ทำการรับ ณ ที่หมายนั้นให้รับในอัตราเฉลี่ยไม่ต่ำกว่า 1,000 ตันต่อวันทำการที่ลมฟ้าอากาศเอื้ออำนวย (weather working day)..." ปกติว่าการขนถ่ายที่ Belfast ทำการขนถ่ายในอัตราที่สูงกว่าอัตราเฉลี่ยที่กำหนดนี้ แต่ที่ Avonmouth กลับต่ำกว่าอัตราเฉลี่ย เจ้าของเรือจึงเรียกเอาค่าดีเมอรัเรจ และให้เหตุผลว่าควรจะคำนวณเฉลี่ยโดยแบ่งแยกกันในแต่ละท่าเรือ และแยกการชำระเงินรางวัลออกจากค่าดีเมอรัเรจ ศาลเห็นว่าข้อเรียกร้องของเจ้าของเรือฟังไม่ขึ้น เพราะการ

¹⁹⁸ Ibid.

การคำนวณจะต้องรวมการคำนวณของทั้งสองท่าเรือ แม้เงื่อนไขไม่ได้ระบุว่า "each distinction" ให้คำนวณแยกในแต่ละท่าเรือ และไม่ได้ใช้คำว่า "average rates" อัตราเฉลี่ย แต่ต้องหมายความว่า เป็น "an average rate" และศาลยังมีความเห็นอีกว่าไม่สมเหตุสมผล ถ้าจะให้เจ้าของเรือคำนวณเงินรางวัลของท่าเรือหนึ่งและเรียกเอาค่าดีเมออร์เรจอีกท่าเรือหนึ่ง ซึ่งทำให้เกิดกำไรจากอัตราของทั้งสองที่แตกต่างกัน

3.3.3 กำหนดเวลาในการชำระเงินรางวัล

กำหนดเวลาในการชำระเงินรางวัลนั้นจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือ ประเด็นปัญหาที่มักจะเกิดขึ้นบ่อย ๆ อันเกิดจากการคำนวณซึ่งอาจจะใช้คำว่า lay days saved หรือวันตามปฏิทินที่ประหยัดได้ (calendar days saved) และอีกจะตกลงให้ชำระเงินรางวัล สำหรับเวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมด "all time saved" ซึ่งหมายถึงเวลาที่ประหยัดให้แก่เจ้าของเรือ อันเป็นเวลาแท้จริงหรือวันตามปฏิทินที่แท้จริง อาจจะมีผลแตกต่างกันบ้างเล็กน้อยกันเกิดจากคำที่ใช้หรือจากข้อความที่กำหนดในสัญญาเช่าเรือที่ทำให้มีผลตีความที่แตกต่างกัน

บางครั้งอาจตกลงกันว่า ให้ชำระเงินรางวัลก่อนเรือออกจากท่าเรือบรรทุก หนึ่ง แม้ว่าผู้เช่าเรือจะได้ออมรับรายการต่าง ๆ ก่อนที่เรือจะแล่นออกไปก็ไม่ได้หมายความว่า ผู้เช่าเรือจะถูกปิดปากที่จะกล่าวในภายหลังให้ขัดแย้งกับที่กล่าวไว้ในตอนแรก เช่น

คดี Hain SS. Co. Ltd. v. Sociedad Anonima Comercial de Esportacion e Importacion (Louis Dreyfus & Cia. Ltda.) (1932)¹⁹⁹ ผู้เช่าเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบ Centrocon ให้ทำการบรรทุกจาก San Nicolas อาร์เจนตินา เงื่อนไขของเงินรางวัลระบุว่า "เงินรางวัล (ซึ่งจะต้องชำระให้แก่ผู้เช่าเรือก่อนเรือออก) จะต้องชำระเมื่อเวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมดในการบรรทุก (รวมวันอาทิตย์และวันหยุด)... " เงื่อนไขเสริม ระบุว่า "เรือจะทำการบรรทุกในอัตรา... ต่อวัน (running day)... วันอาทิตย์และวันหยุดไม่นับ" ผู้เช่าเรือเป็นผู้จัดเตรียมบันทึกเวลา (Time Sheet) ก่อนที่เรือแล่นออก

¹⁹⁹ Ibid., p. 300.

ได้ระบุว่าวันหนึ่งเป็นวันหยุดและอีกวันหนึ่งเป็นวันทำการ นายเรือได้ลงนามในบันทึกเวลาอันนั้น (ซึ่งยังสามารถที่จะคิดคำนวณได้) แต่ในบันทึกเวลาฉบับที่สองผู้เช่าเรือได้ยอมรับหลังจากที่เรือแล่นออกไปแล้ว โดยถือว่าทั้งสองวันเป็นวันหยุด ศาลถือว่าผู้เช่าเรือมีสิทธิที่จะถือตามข้อความที่ปรากฏในบันทึกเวลาอันที่สองได้

3.3.4 การกำหนดเงื่อนไขของเวลาที่ประหยัดในลักษณะต่าง ๆ

คำว่า "All time saved" ,²⁰⁰ "any time saved", "every hours saved" และคำที่คล้ายคลึงกัน อาจจะมีควมหมายกำกวมไม่ชัดเจน ข้อสันนิษฐานที่ว่า การคำนวณเวลาที่ประหยัด ซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือ นั้น ใช้หลักเดียวกับดีเมอร์ เรจจะมีข้อโต้แย้ง ถ้าคำต่าง ๆ นี้ ไม่ได้กำหนดหรือไม่ก่อให้เกิดผลที่มีความหมายว่าหมายถึงวันตามปฏิทินที่ประหยัดได้ทั้งหมด (all calendar time saved) (ซึ่งไม่ใช่ในขณะเฉพาะ laytime saved เท่านั้น)

เวลาใดที่ถือว่าเป็นเวลาที่ประหยัดได้จริง มีข้อสันนิษฐานว่า "time saved" หมายถึง เวลาทั้งหมดโดยไม่มีข้อยกเว้นซึ่งปกติใช้กับเลย์ไทม์ ข้อสันนิษฐานนี้ก็คือว่า สมเหตุผล เช่น คดี *Laing v. Hollway* (1878)²⁰¹ สัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกแร่จาก Elbe ไป Wales ระบุว่า "ดีเมอร์เรจ (ถ้ามี) จะต้องชำระในอัตรา 20 เซนต์ต่อชั่วโมง และจะต้องชำระเงินรางวัลในอัตรา 10 เซนต์ต่อชั่วโมง สำหรับเวลาที่ประหยัดได้จากการบรรทุกหรือขนถ่าย" ให้ทำการบรรทุกสินค้าในอัตรา 200 ตันต่อวัน (running day) และขนถ่ายในอัตรา 200 ตันต่อวันทำการ (working day) ข้อเท็จจริงปรากฏว่ามีเวลาที่ประหยัดได้จากการบรรทุก 4 วัน และจากการขนถ่าย 5 วัน ผู้เช่าเรือจึงมีสิทธิจะได้เงินรางวัลเป็นเวลา 216 ชั่วโมง ถ้า 1 วัน คิดเป็น 24 ชั่วโมง แต่ผู้เช่าเรือจะมีสิทธิที่จะได้เงินรางวัลเป็นเวลา 108 ชั่วโมง ถ้า 1 วัน

²⁰⁰ The Charterparty Laytime Definitions 1980 ระบุว่า "All Time Saved" หมายถึง เวลาที่ประหยัดให้แก่เรือจากการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จก่อนสิ้นเวลาเลย์ไทม์ รวมระยะเวลาที่เป็นข้อยกเว้นของเลย์ไทม์ด้วย

²⁰¹ Michael Brynmor Summerskill, *Laytime*, p. 290.

คิดเป็น 12 ชั่วโมง แต่กรณีนี้ไม่มีการกล่าวถึง 12 ชั่วโมงไว้ใน Laytime Clause ศาลอุทธรณ์เห็นว่าไม่มีเหตุที่อ้างถึงว่า a lay day หรือ a working day มี 12 ชั่วโมง ฉะนั้น ผู้เช่าเรือจึงมีสิทธิที่จะได้เงินรางวัลจากเวลาที่ประหยัดได้ 216 ชั่วโมง

ข้อสันนิษฐานที่ว่า ให้นับเวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมดคิดเป็นเงินรางวัลนั้น ในกรณีที่ไม่มีข้อความในสัญญาว่าไว้เป็นอย่างอื่น ปกติจะนับวันอาทิตย์เป็นเวลาที่ประหยัดได้เช่น

คดี Mawson Shipping Co. Ltd. v. Beyer (1914)²⁰²

สัญญาเรือบรรทุกข้าวสาลีจาก Novorossik ระบุว่า "สินค้าจะบรรทุกในอัตราเฉลี่ย 500 ยูนิต์ต่อวัน (running day) ซึ่งมี 24 ชั่วโมงติดต่อกัน (วันอาทิตย์และวันหยุดซึ่งไม่ทำงานไม่นับ)" ดีเมอร์เรจ จ่ายในอัตราที่แน่นอนต่อวัน (running day) เงินไซของเงินรางวัล ระบุว่า "เจ้าของเรือตกลงจ่ายเงินให้แก่ผู้เช่าเรือสำหรับเวลาที่ประหยัดได้จากการบรรทุกในอัตรา 10 ปอนด์ต่อวัน" แต่เจ้าของเรือและผู้เช่าเรือไม่ได้ตกลงว่าให้ผู้เช่าเรือหักเงินรางวัลในวันหนึ่ง ๆ ในระหว่างเวลาที่เสร็จสิ้นการบรรทุก และสิ้นเวลาเลยไทม์นั้นรวมวันอาทิตย์ด้วยผู้เช่าเรือจึงเรียกร้องเอาเงินรางวัลโดยนับวันอาทิตย์รวมคำนวณเข้าด้วย เจ้าของเรือโต้แย้งว่า ความหมายของคำว่า "day" ที่ใช้ในเงื่อนไขของเงินรางวัลนั้นจะดูได้จากเงื่อนไขของเลยไทม์ซึ่งหมายความว่า "a running day of twenty-four consecutive hours (ไม่นับวันอาทิตย์และวันหยุดซึ่งไม่ทำงาน) ศาลสูงเห็นว่าข้อเรียกร้องของผู้เช่าเรือถูกต้อง และผู้พิพากษา Bailhache กล่าวว่า

1. ข้อสันนิษฐานเบื้องต้น ถือว่า วัตถุประสงค์ของเงื่อนไขเงินรางวัลเหล่านี้ คือ เจ้าของเรือจะจ่ายเงินให้แก่ผู้เช่าเรือสำหรับเวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมดและดีเมอร์เรจก็ต้องคำนวณเช่นนั้น ซึ่งจะตรงกันข้ามกับการคำนวณเลยไทม์ เพราะการคำนวณเงินรางวัลและดีเมอร์เรจนี้ ไม่คำนึงถึงช้อยกเว้นของเลยไทม์

²⁰² Ibid.

2. ข้อสันนิษฐานนี้อาจถูกเปลี่ยนได้ถ้า 1) เลย์เดย์ และเวลาที่ประหยัดนั้นเกี่ยวข้องกันเป็นเงื่อนโซ่เดียวกัน และดีเมอร์เรจเป็นเงื่อนโซ่หนึ่งซึ่งแยกต่างหาก ฉะนั้น ข้อยกเว้นของเลย์เดย์นำมาใช้กับเวลาที่ประหยัดได้ แต่ไม่นำมาใช้กับเวลาดีเมอร์เรจ 2) เลย์เดย์ เวลาที่ประหยัด และดีเมอร์เรจ เกี่ยวข้องกันเป็นเงื่อนโซ่เดียวกัน ฉะนั้นข้อยกเว้นของเลย์เดย์จะนำมาใช้กับเวลาที่ประหยัด และเวลาดีเมอร์เรจด้วย

แต่ถ้าหากเขียนว่า "all working time saved"²⁰³ ศาลก็จะถือว่าวันอาทิตย์และวันหยุดไม่นับรวมเป็นเวลาที่ประหยัดได้ ดังเช่น

คดี Thomasson Shipping Co. Ltd. v. Henry W. Peabody & Co. of London Ltd. (1959)²⁰⁴ สัญญาเช่าเรือเพื่อบรรทุกข้าวโหนดจากเคปทาวน์ ไปยังยุโรป ระบุว่า "เงินรางวัลจะชำระเพื่อเวลาทำการที่ประหยัดได้ทั้งหมด (all working time saved) จากการบรรทุกหรือขนถ่ายในอัตรา 100 ปอนด์ต่อวัน หรือตามส่วนของวันที่ประหยัดได้ (100 per day, or pro rata for part of a day saved) การคำนวณเงินรางวัลที่เกิดขึ้นจากท่าเรือบรรทุก เจ้าของเรือนำจำนวนชั่วโมงทำการที่ประหยัดได้ หาดด้วย 24 (76 ชั่วโมง 10 นาที หาดด้วย 24 เท่ากับ 3 วัน 4 ชั่วโมง 30 นาที) ขณะที่ผู้เช่าเรือนำจำนวนชั่วโมงทำการตามธรรมเนียมประเพณีของแต่ละวันหาดด้วย 8 เช่นกัน (76 ชั่วโมง 10 นาที หาดด้วย 8 ชั่วโมง 40 นาที เท่ากับ 8 วัน 7 ชั่วโมง 10 นาที) และในแต่ละกรณีนำผลมาคูณด้วย 200 ปอนด์ต่อวัน ศาลสูงถือว่า ผู้เช่าเรือคำนวณถูกต้อง

²⁰³ The Charterparty Laytime Definition 1980 ระบุว่า "All Working Time Save" หรือ "All Laytimed Save" หมายถึงเวลาที่ประหยัดได้ สำหรับเรือบรรทุกหรือขนถ่ายไปจนถึงสิ้นเวลาเลย์ไทม์ แต่ไม่รวมถึงเวลาใด ๆ หรือระยะเวลาใดที่ระบุเป็นข้อยกเว้นของเลย์ไทม์"

²⁰⁴ Michael Brynmor Summerskill, Laytime, p. 291.

คดีนี้ ผลการคำนวณเวลาที่ประหยัดต่อวันจะขึ้นอยู่กับเวลาทำการที่ประหยัดได้ ฉะนั้นการที่เจ้าของเรือคำนวณว่า "time saved" หมายถึงชั่วโมงที่ประหยัดได้ โดยเห็นว่า day หมายถึง 24 ชั่วโมงของวันปฏิทิน นั้นไม่ถูกต้อง

คำว่า "dispatch for save day twice" หมายถึง ผู้เช่าเรือได้รับสิทธิเรียกร้องเงินรางวัลในวันเดียวกันเป็นสองเท่า ถ้ามีเลย์ไทม์สองท่าเรือ และ เลย์ไทม์ของท่าเรือแรกมีมากกว่าเวลาที่ใช้จริง และก็ได้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายในท่าเรือที่สองเสร็จภายในระยะเวลาเลย์ไทม์ของท่าเรือแรกนั้น ก็จะมีเวลาเลย์ไทม์ที่เหลืออยู่ในท่าเรือแรกส่วนหนึ่ง และมีเลย์ไทม์ท่าเรือที่สองเหลือทั้งหมด ผู้เช่าเรือมีสิทธิจะได้รับเงินรางวัล จากเวลาที่ประหยัดได้ของเลย์ไทม์ท่าเรือแรกเป็นสองเท่า ส่วนเลย์ไทม์ของท่าเรือที่สองได้เงินรางวัลเป็นหนึ่งเท่า เช่น

คดี The Themistocles (1949)²⁰⁵ สัญญาเช่าเรือบรรทุกแร่ฟอสเฟส จาก Sfax และ Casablanca ไป Finland ระบุว่า เรือควรจะบรรทุกในอัตรา 750 ตันต่อวันทำการที่อากาศเอื้ออำนวย เงื่อนไขอื่นระบุเกี่ยวกับดีเมอเรจในการบรรทุกให้กระทำในอัตรา 1,000 คอลลาร์สหรัฐต่อวัน (running day) หรือตามส่วนOfDay หรือตามส่วนOfDay และระบุว่า "เวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมด ณ ท่าเรือบรรทุก เจ้าของเรือต้องชำระเงินรางวัลให้แก่ผู้ส่งสินค้าในอัตราครึ่งหนึ่งของอัตราค่าดีเมอเรจต่อวัน" การบรรทุก ณ Casablanca อันเป็นท่าเรือที่สอง เสร็จก่อนเวลาเลย์ไทม์ของท่าเรือ Sfax สิ้นสุด ประเด็นคือว่า ผู้เช่าเรือคำนวณเงินรางวัลโดยอ้างว่ามีเวลาที่ประหยัดได้ 3 วัน ซึ่งรวมทั้งเวลาที่ Sfax และ Casablanca ใช้หรือไม่ ศาลสูงถือว่าผู้เช่าเรือมีสิทธิตามนั้น

อนึ่ง จากข้อสันนิษฐานที่ว่าเจ้าของเรือต้องชำระเงินรางวัลสำหรับเวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมดนั้นก็อาจมีข้อโต้แย้ง ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อสันนิษฐาน คือ เลย์ไทม์ และเวลาที่ประหยัดมีความสัมพันธ์กันหรือมีการกระทำบางอย่างซึ่งทำให้เห็นว่าให้นำช้อยกเว้นของ

²⁰⁵ Ibid., p. 292.

เลย์ไทม์มาใช้กับเวลาที่ประหยัดด้วย ซึ่งคำที่ใช้จะมีความสำคัญมาก และคำนิยามษาในคดีหนึ่ง ๆ จะไม่มีผลถึงอีกคดีหนึ่ง ²⁰⁶

สรุปวัตถุประสงค์ของเงื่อนไข เงินรางวัล (despatch clause) ถูกสันนิษฐานว่า เจ้าของเรือจะจ่ายเงินให้แก่ผู้เช่าเรือสำหรับเวลาที่ประหยัดได้ทั้งหมดและเช่นเดียวกันกับหลักของดีเมอร์เรจ ที่ผู้เช่าเรือต้องจ่ายเงินค่าดีเมอร์เรจให้แก่เจ้าของเรือ โดยไม่ต้องคำนึงถึงข้อยกเว้นของเลย์ไทม์ แต่ข้อสันนิษฐานนี้อาจถูกเจ้าของเรือโต้แย้งว่า ก) เวลาเลย์ไทม์ และเวลาที่ประหยัดเกี่ยวข้องกันเป็นเงื่อนไขเดียวกัน (one clause) แต่ ดีเมอร์เรจเป็นเงื่อนไขอีกอันหนึ่ง ข) เวลาเลย์ไทม์ เวลาที่ประหยัด และดีเมอร์เรจ เกี่ยวข้องเป็นเงื่อนไขเดียวกัน และข้อยกเว้นของเวลาเลย์ไทม์สามารถนำมาเป็นข้อยกเว้นของเวลาที่ประหยัดด้วย

3.4 ค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (Damages for Detention)

3.4.1 กรณีที่ไม่มีการระบุดีเมอร์เรจ

กรณีที่ไม่มีการระบุดีเมอร์เรจเมื่อพ้นเวลาเลย์ไทม์ ตามระยะเวลาที่ตกลงหรือเวลาอันสมควรแล้ว ยังเกิดความล่าช้าขึ้นแก่เรือต่อไปอีก ซึ่งความล่าช้านี้เกิดจากการบรรทุกหรือขนถ่ายไม่เสร็จเรียบร้อย ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) ให้เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อบรรเทาความเสียหายอันเกิดจากการหน่วงเหนี่ยวเรือได้ ²⁰⁷

ในกฎหมายอังกฤษและอเมริกาเห็นว่า ลักษณะทางกฎหมายของค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ว่าเป็นค่าชดเชยสำหรับความเสียหายที่แท้จริงที่ไม่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า (unliquidated compensation for the actual

²⁰⁶ Ibid.

²⁰⁷ Hugo Tiberg, The Law of Demurrage, p. 556.

loss) แต่กฎหมายอเมริกาคำนวณโดยถือว่าค่าเสียหายนี้เป็นค่าระวางที่เพิ่มขึ้น ฉะนั้น จึงคำนวณค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวโดยใช้ฐานจากค่าระวางตามสัญญา ไม่ใช่คิดจากค่าระวางที่เจ้าของเรือควรได้รับตามอัตราค่าระวางของตลาด

เจ้าของเรือมีสิทธิจะเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ไปจนกว่าเรือจะทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จเรียบร้อย หรือกรณีเกิดความล่าช้ามากเจ้าของเรือก็อาจบอกเลิกสัญญาได้ และเมื่อบอกเลิกสัญญาแล้ว เจ้าของเรือมีสิทธิจะเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากการหน่วงเหนี่ยวได้ตั้งแต่เมื่อพ้นเวลาเลยไทม์ ไปจนถึงเวลาที่บอกเลิกสัญญาเท่านั้น

3.4.2 กรณีที่มีการระบุดีเมอร์เรจ

ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) ในกรณีที่มีการระบุเวลาดีเมอร์เรจ และเกิดความล่าช้าขึ้น เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าดีเมอร์เรจตามอัตราดีเมอร์เรจที่ตกลงไว้ในสัญญา และหากเกิดความล่าช้าหลังจากที่สิ้นเวลาดีเมอร์เรจต่อไปอีก ผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) อีกด้วย

อนึ่ง ในกฎหมายฝรั่งเศส²⁰⁸ ถือว่าดีเมอร์เรจเป็นค่าระวางเพิ่มเติม (supplementary) เมื่อสิ้นเวลาดีเมอร์เรจ และหากเกิดความล่าช้าต่อไปอีกจะถือว่าเป็นการผิดสัญญาหากต้องการเรียกค่าเสียหายนอกเหนือจากดีเมอร์เรจ จะต้องยื่นหนังสือบอกกล่าวให้แกผู้เช่าเรือทราบ แต่ถ้าเป็นกฎหมายอิตาลีแล้วไม่จำเป็นต้องยื่นหนังสือบอกกล่าว

3.4.3 ความล่าช้าอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า

ตามกฎหมายอังกฤษ มีกฎหมายเกี่ยวกับการเกิดดีเมอร์เรจว่าจะต้องเป็นความล่าช้าอันเกิดจากการปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายเท่านั้น ไม่รวมถึงความล่าช้าอื่น ๆ เช่น

²⁰⁸ Ibid., p. 560.

ความล่าช้าอันเกิดจากการจัดหาเอกสารการเดินเรือ (shipping documents) กล่าวคือ ถ้าเกิดความล่าช้าอื่น ๆ นอกเหนือจากการบรรทุกแล้วเกิดความเสียหายขึ้น เจ้าของเรือก็มีสิทธิเรียกเอาค่าเสียหายจากความล่าช้านี้ได้

3.4.4 การผิดสัญญา

ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่า เมื่อเกิดดีเมออร์เรจขึ้น ผู้เช่าเรือเป็นผู้ผิดสัญญาทันที แม้ว่าผู้เช่าเรือจะมีสิทธิใช้เวลาดีเมออร์เรจตามสัญญาก็ตาม เช่นเดียวกับการเกิดความล่าช้าจากการหน่วงเหนี่ยวขึ้น เมื่อนั้นเวลาเลยไทม์ (กรณีไม่มีการระบุระยะเวลาดีเมออร์เรจ) หรือเมื่อนั้นเวลาดีเมออร์เรจ (กรณีมีการกำหนดระยะเวลาดีเมออร์เรจ) ผู้เช่าเรือจะตกเป็นผู้ผิดสัญญา แต่ไม่ได้ให้สิทธิเจ้าของเรือที่จะเลิกสัญญาทันที แล้วแล่นเรือไปยังที่อื่น เจ้าของเรือจะต้องรองานว่าจะทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จ เรียบร้อย หรือจะต้องรองานว่าสัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ (frustration)²⁰⁹ หรือผู้เช่าเรือปฏิเสธที่จะกระทำตามที่ขอของเขา อย่างไรก็ตามแม้เจ้าของเรือจะบอกเลิกสัญญาแล้วก็ไม่กระทบถึงสิทธิในการเรียกเอาค่าเสียหายอันเกิดจากความล่าช้า หรือค่าเสียหายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นก่อนการบอกเลิกสัญญาซึ่งอันนี้จะตรงกันข้ามกับกฎหมายสแกนดิเนเวีย คือ ถ้าผู้เช่าเรือไม่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายให้เสร็จ เรียบร้อยภายในเวลาเลยไทม์ เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะหยุดทำการบรรทุกและแล่นเรือไปที่อื่น รวมทั้งมีสิทธิที่จะเรียกเอาค่าใช้จ่าจ่ายใด ๆ ที่เขาได้จ่ายไปจากการกระทำเช่นนั้น และเรียกเอาค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่เขาได้อีกด้วย และในกรณีที่เจ้าของเรือมีสิทธิเลิกสัญญา การเลิกสัญญาไม่มีผลกระทบต่อสิทธิในการเรียกร้องค่าดีเมออร์เรจหรือค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) เว้นแต่การเลิกสัญญาจะเกิดจากเหตุสุดวิสัย ผู้เช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบ

อนึ่ง การเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวนี้ กฎหมายคอมมอนลอว์มีหลักว่า กรณีที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเป็นผู้ผิดสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายก็ต้องบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากผลของการผิดสัญญานั้นด้วย เช่น กรณีที่เรือถูกหน่วงเหนี่ยวเพราะผู้รับสินค้า

²⁰⁹ Ibid p. 564

(receiver) ไม่ยอมชำระค่าธรรมเนียม เจ้าของเรือจะใช้สิทธิเรียกค่าเสียหาย จากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ไม่ได้ถ้านายเรือชำระค่าธรรมเนียมนั้นแล้วเรือจะได้รับ การปลดปล่อยอันทำให้ไม่เกิดความเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวขึ้น กล่าวคือเจ้าของเรือจะต้อง ช่วยบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดขึ้นนี้ด้วย โดยการให้นายเรือชำระค่าธรรมเนียมแทนไปก่อน แล้วไปเรียกเอาจากผู้เช่าเรือในภายหลัง ²¹⁰

²¹⁰ Michael Brynmôr Summerskill, Laytime, p. 245.