

ผลทางกฎหมายของสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา
ตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชนจ์ ค.ศ. 1993



นางสาวชนนรรถ อยู่สุวรรณ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

LEGAL EFFECT OF THE NEW YORK PRODUCE EXCHANGE
TIME CHARTER FORM 1993



Miss Chawanat Yusuwan

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2010

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลทางกฎหมายของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา
ตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชชันจ์
ค.ศ. 1993

โดย

นางสาวชนรรถ อยู่สุวรรณ

สาขาวิชา

นิติศาสตร์

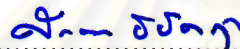
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

อาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ



..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดา ชินตกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์สมพร ไพลิน)



..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์)



..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(อาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ)



..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(อาจารย์ชินวัฒน์ ชินแสงอร่าม)

ชวณรรถ อยู่สุวรรณ : ผลทางกฎหมายของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชเชนจ์ ค.ศ. 1993. (LEGAL EFFECT OF THE NEW YORK PRODUCE EXCHANGE TIME CHARTER FORM 1993)

อ. ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์, อ. ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม : อาจารย์ ดร. จุฬิภา สุขมานพ, 264 หน้า.

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชเชนจ์ ค.ศ. 1993 (NYPE 93) และหลักกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้สัญญาเพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบกับหลักกฎหมายไทยในประเด็นสำคัญที่ผลทางกฎหมายอาจไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของสัญญาตามแบบมาตรฐานนี้

ผลจากการศึกษาวิจัยพบว่าภายใต้กฎหมายไทย สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาเป็นสัญญาอนุบรพ 3 ซึ่งจะต้องบังคับด้วยหลักกฎหมายทั่วไปว่าด้วยเรื่องหนี้และสัญญา แต่เนื่องจากสัญญาดังกล่าวเป็นเรื่องการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ได้มีพัฒนาการทางกฎหมายตามระบบคอมมอนลอว์ จึงมีปัญหว่าผลทางกฎหมายของการบังคับใช้สัญญาจะไม่ตรงตามเจตนารมณ์ในประการต่าง ๆ ดังนี้

- 1) การพิจารณาลักษณะความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลในการใช้สิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์ตามข้อสัญญา Cancelling Clause ในขณะที่ส่งมอบเรือ และการเลิกสัญญาตามหลักกฎหมายทั่วไปหากความชำรุดบกพร่องปรากฏภายหลังส่งมอบเรือภายใต้กฎหมายไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมเพียงพอ
- 2) ไม่มีแนวคิดหรือหลักกฎหมายว่าเจ้าของเรือควรจะต้องยอมรับมอบเรือคืน หากชาร์เตอร์เรอร์ขอส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา ถ้าเจ้าของเรือไม่มีประโยชน์โดยชอบที่จะให้ปฏิบัติตามสัญญาต่อไป
- 3) การที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (overlap) แม้เป็นภายในระยะเวลาพอสมควร และสัญญาไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบเรือคืนสูงสุดโดยชัดแจ้ง จะมีผลเป็นการผิดสัญญาและทำให้ชาร์เตอร์เรอร์ต้องใช้ค่าเสียหายตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดเวลาตามสัญญา มิใช่เมื่อพ้นระยะเวลาพอสมควร
- 4) หากค่าจ้างมิได้ชำระตามกำหนดเวลา มีปัญหาการเรียกเรือคืนซึ่งแตกต่างจากการเลิกสัญญา ความไม่ชัดเจนเรื่องการชำระดอกเบี้ย รวมถึงปัญหาการใช้สิทธิยึดหน่วง (liens) ของเจ้าของเรือเหนือค่าระวางช่วง และค่าจ้างช่วงที่จะต้องใช้วิธีการโอนสิทธิเรียกร้อง
- 5) เมื่อเจ้าของเรือมีหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ตามข้อสัญญาใด ๆ ควรต้องอาศัยการเทียบเคียงระดับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้รับฝากทรัพย์ตามปพพ. มาตรา 659 วรรค 3

ทั้งนี้ มีข้อเสนอแนะ คือ การปรับแนวคิดในการบังคับใช้หรือตีความข้อสัญญาให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายต่างประเทศซึ่งมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่คู่สัญญา โดยอาจอาศัยปพพ. มาตรา 368 แต่เนื่องจากปัญหาสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญาบางประการต้องอาศัยกฎหมายที่ชัดเจน ประกอบกับเคยมีคำพิพากษาศาลฎีกาปรับใช้กฎหมายเช่าทรัพย์จึงควรร่างกฎหมายเพื่อใช้บังคับกับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาโดยเฉพาะเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่คู่สัญญาซึ่งจะส่งเสริมธุรกิจพาณิชย์นาวีในประเทศไทย

สาขาวิชา.....นิติศาสตร์..... ลายมือชื่อนิติ..... ชวณรรถ อยู่สุวรรณ

ปีการศึกษา.....2553..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก..... ชยันติ ไกรกาญจน์

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม..... จุฬิภา สุขมานพ

518 59622 34 : MAJOR LAWS

KEYWORDS : LEGAL EFFECT/ TIME CHARTER/ NEW YORK PRODUCE EXCHANGE

CHAWANAT YUSUWAN : LEGAL EFFECT OF THE NEW YORK PRODUCE EXCHANGE TIME CHARTER FORM 1993. THESIS ADVISOR : ASST. PROF.

CHAYANTI GREIGARN, THESIS CO-ADVISOR : CHULA SUKMANOP, Ph.D., 264 pp.

This Thesis has the purpose to study characteristics of the New York Produce Exchange Time Charter Form 1993 (NYPE 93) and the foreign laws concerning its enforcement and compare with Thai laws particularly the cases where it may not be enforceable in accordance with the intention of the parties.

The research finds out that there is no Thai law on Time Charter and the general laws on Obligation and Contract may apply to the dispute. However, since the contract aims at transportation of goods by sea and is based on Common Law, there are problems regarding its legal effect as follows:

- 1) Criteria for determination of the charterer' s right in cancelling the contract at the time of vessel' s delivery as per Cancelling Clause and after delivery as per general law due to unseaworthiness;
- 2) There is no law or concept of law supporting the shipowners to accept the early redelivery of vessel if they have no legitimate interest in holding the charterer to continue their contract;
- 3) Failure of the charterer to redeliver the vessel after contract period (overlap) even though it is within reasonable time or in absence of expressed margin for redelivery, the charterer is in breach of contract and liable for damages after the contract period ended;
- 4) If hire is not paid on time, there are problems concerning withdrawing the vessel which differs from rescission of contract. It is also uncertain whether the shipowners can claim for interest and exercise lien upon sub-freight and sub-hire which shall be enforced under the provisions of an assignment of the right; and
- 5) Shipowners' obligation of "due diligence" should be interpreted by analogy with Section 659 paragraph 3 of the Thai Civil and Commercial Code ("CCC").

Suggestions for the aboves are to interpret the contract in line with foreign laws. Section 368 of CCC may be a useful alternative. However, the enactment of specific law on Time Charter will clarify all the matters and prevent the court from applying Hire of Property Law as in the past. The specific law will also support maritime industry in Thailand.

Field of Study :Laws..... Student's Signature Chawanat Y.

Academic Year :2010..... Advisor's Signature Chayanti Greigarn

Co-Advisor's Signature Chula Sukmanop

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความช่วยเหลือจากอาจารย์ที่ปรึกษาและคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่าน ผู้เขียนขอขอบพระคุณท่านอาจารย์สมพร ไพลิน ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และท่านอาจารย์ชินวัฒน์ ชินแสงอร่าม กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณาให้ความรู้และข้อชี้แนะอันเป็นประโยชน์แก่ผู้เขียนและตรวจแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์นี้จนเสร็จสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ท่านได้ชี้แนะให้ผู้เขียนเห็นประเด็นปัญหาต่าง ๆ ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ กรุณาให้ยืมตำราต่างประเทศที่หายาก และได้สละเวลาให้คำปรึกษา ตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบพระคุณอาจารย์ ดร. จุฬิมา สุขมานพ ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ท่านได้สละเวลาให้คำปรึกษาและตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างยิ่งเพื่อให้วิทยานิพนธ์นี้เสร็จสมบูรณ์ ท่านยังได้กรุณาให้ยืมหนังสือที่เป็นประโยชน์และให้กำลังใจผู้เขียนในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มาโดยตลอดด้วย

ขอขอบพระคุณบิดา มารดา พี่สาว และขอขอบใจเพื่อน ๆ ทุกคนที่ได้สนับสนุนและให้กำลังใจเสมอมา

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติที่ได้ช่วยเหลือในการสืบค้นข้อมูลที่หายากและมีคุณค่าอย่างยิ่งสำหรับการจัดทำวิทยานิพนธ์นี้

หากวิทยานิพนธ์นี้มีประโยชน์หรือมีคุณค่าโดยประการใด ๆ ผู้เขียนขอขอบพระคุณบิดา มารดา ตลอดจนคุณครู อาจารย์ ส่วนข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์นี้ ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่ผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	5
1.4 สมมติฐานของการวิจัย.....	5
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย.....	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	6
2 ความหมายและลักษณะทางกฎหมายของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา....	7
2.1 ความหมายของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา (Time Charter).....	7
2.2 สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาเปรียบเทียบกับสัญญาเช่าเรืออื่นๆ	12
2.2.1 สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลากับสัญญาเช่าเรือเปล่า (Bareboat/Demise Charter).....	12
2.2.2 สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลากับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charter).....	14
2.3 รูปแบบของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา.....	16
2.3.1 สินค้าแห่งเทกอง.....	16
2.3.1.1 New York Produce Exchange Form.....	17
2.3.1.2 Baltim form.....	17
2.3.2 สินค้าที่เป็นของเหลว.....	18
2.3.2.1 Shelltime form.....	18

บทที่	ช หน้า
2.3.2.2 STB form of Tanker Time Charter.....	18
2.4 สารสำคัญของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา.....	19
2.4.1 รายละเอียดและสภาพของเรือ.....	19
2.4.2 ระยะเวลาการเช่าเรือ.....	20
2.4.3 ค่าจ้าง (Hire).....	22
2.4.4 สิทธิในการเรียกเรือคืนของเจ้าของเรือ.....	22
2.4.5 สิทธิคงจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (Off-Hire).....	23
2.5 หลักกฎหมายต่างประเทศในสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา.....	24
2.5.1 หลักกฎหมายของกลุ่มประเทศคอมมอนลอร์.....	25
2.5.1.1 หลักกฎหมายของประเทศอังกฤษ.....	25
2.5.1.1.1 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล.....	25
2.5.1.1.2 หลักกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์เมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา.....	33
2.5.1.1.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับข้อตกลงในการคงจ่ายค่าจ้างชั่วคราว.....	35
2.5.1.1.4 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนซึ่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลา.....	36
ก. การส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา.....	37
ข. การส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาและอัตราค่าจ้างเมื่อเกินระยะเวลาการเช่าเรือ.....	39
ค. ความหมายของอัตราตลาด.....	43
2.5.1.1.5 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและการเรียกเรือคืน.....	44
2.5.1.2 หลักกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา.....	50
2.5.1.2.1 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล.....	50
2.5.1.2.2 หลักกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์เมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา.....	53

บทที่	ณ หน้า
2.5.1.2.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับข้อตกลงในการงดจ่ายค่าจ้าง ชั่วคราว.....	55
2.5.1.2.4 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนซึ่งไม่เป็นไป ตามกำหนดเวลา.....	56
ก. การส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา.....	56
ข. การส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาและอัตรา ค่าจ้างเมื่อเกินระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ.....	57
2.5.1.2.5 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการมิได้ชำระค่าจ้างตาม กำหนดเวลาและการเรียกเรือคืน.....	60
2.5.2 หลักกฎหมายของกลุ่มประเทศซีวิลลอว์.....	63
2.5.2.1 ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Code 1994).....	63
2.5.2.1.1 คำนิยาม.....	63
2.5.2.1.2 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการทำให้เรือมีความเหมาะสม ในการเดินทะเล.....	64
2.5.2.1.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาของ ชาร์เตอร์เรอร์เมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา.....	65
2.5.2.1.4 หลักกฎหมายเกี่ยวกับข้อตกลงในการงดจ่ายค่าจ้าง ชั่วคราว.....	66
2.5.2.1.5 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนหลังครบ กำหนดเวลาและอัตราค่าจ้างเมื่อเกินระยะเวลาการ ชาร์เตอร์เรือ.....	67
2.5.2.1.6 หลักกฎหมายเกี่ยวกับผลของการมิได้ชำระค่าจ้าง ตามกำหนดเวลา.....	67
3 ข้อสัญญาตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรดัคส์ เอ็กเชเชนจ์ ค.ศ. 1993 (New York Produce Exchange Form 1993 – NYPE 93).....	69
3.1 ประวัติความเป็นมาของ NYPE 93.....	69
3.2 สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตาม NYPE 93.....	71

บทที่	ญ หน้า
3.2.1 สิทธิและหน้าที่ของเจ้าของเรือ.....	71
1) สิทธิได้รับค่าจ้าง (Hire).....	71
2) สิทธิในการเรียกเรือคืน (Withdraw the vessel) หรือ พักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา (Withhold the performance).....	72
3) หน้าที่ในการส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ภายในเวลาที่กำหนด และจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness)	75
4) หน้าที่จัดหานายเรือ ลูกเรือ อุปกรณ์เรือ ออกค่าประกันภัยตัวเรือ และรักษาสภาพเรือตลอดระยะเวลาการให้บริการ.....	76
5) หน้าที่ในการจัดหาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ.....	77
3.2.2 สิทธิและหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ตาม NYPE 93.....	78
1) สิทธิในการใช้สอยเรือ.....	78
2) สิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (Off-Hire).....	78
3) สิทธิยกเลิกสัญญาเมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา (Cancelling Clause).....	80
4) สิทธิในการเอาเรือออกให้ชาร์เตอร์ช่วง (Sublet).....	81
5) หน้าที่จัดหาและออกค่าใช้จ่ายในการพาณิชย์.....	82
6) หน้าที่จ่ายค่าจ้าง.....	83
7) หน้าที่ส่งมอบเรือคืนในเวลาสิ้นสุดสัญญา.....	84
8) หน้าที่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ขนถ่าย สินค้า (Stevedore Damage).....	85
3.2.3 ข้อตกลงอื่นที่ปรากฏตาม NYPE 93.....	86
1) การร่วมสำรวจปริมาณเชื้อเพลิงและสภาพเรือ (On - Off Hire Survey).....	86
2) ข้อตกลงเกี่ยวกับเชื้อเพลิง (Bunkers).....	87
3) ข้อจำกัดในการใช้เรือ (Trading Limits).....	88
4) สิทธิยึดหน่วง (Liens).....	88
5) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage).....	89
6) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average).....	90
7) ความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ในสินค้า	

บทที่	หน้า
(Cargo Claims).....	91
8) ข้อยกเว้นความรับผิด (Exceptions).....	92
9) ข้อสัญญาคุ้มครอง (Protective Clauses).....	93
10) ข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ.....	96
4 บทวิเคราะห์ผลทางกฎหมายของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตาม NYPE 93 เมื่อบังคับภายใต้กฎหมายไทย.....	97
4.1 ข้อพิจารณาตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	97
4.1.1 ข้อพิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยเช่าทรัพย์.....	97
4.1.2 ข้อพิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยจ้างทำของ.....	102
4.1.3 ข้อพิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยรับขน.....	103
4.2 ข้อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.....	105
4.3 บทวิเคราะห์ข้อสัญญาตาม NYPE 93.....	106
4.3.1 ข้อความเบื้องต้น.....	106
4.3.2 ผลทางกฎหมายของข้อสัญญาเกี่ยวกับหน้าที่ของเจ้าของเรือในการ จัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness).....	107
4.3.2.1 หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง.....	111
4.3.2.2 วิเคราะห์ผลทางกฎหมายของข้อสัญญาเกี่ยวกับหน้าที่ของ เจ้าของเรือในการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการ เดินทะเล (Seaworthiness).....	115
4.3.2.2.1 ขณะส่งมอบเรือ.....	115
4.3.2.2.2 ภายหลังส่งมอบเรือ.....	118
4.3.3 ผลทางกฎหมายของการส่งมอบเรือคืนซึ่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลา.....	128
4.3.3.1 หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง.....	129
4.3.3.2 วิเคราะห์ผลทางกฎหมายของการส่งมอบเรือคืนซึ่งไม่เป็นไป ตามกำหนดเวลา.....	130
4.3.3.2.1 การส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา(Underlap)	130
4.3.3.2.2 การส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (Overlap)..	135
4.3.4 ผลทางกฎหมายของอัตราค่าจ้างตามราคาตลาดเมื่อส่งมอบเรือคืนล่าช้า	141

4.3.4.1	หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง.....	142
4.3.4.1.1	ค่าเสียหาย.....	142
	ก. ความหมายและลักษณะของค่าเสียหาย.....	142
	ข. ค่าเสียหายตามปกติและค่าเสียหายอันเกิดแต่ พฤติการณ์พิเศษ.....	143
	ค. หน้าที่การพิสูจน์ในการเรียกค่าเสียหาย.....	146
4.3.4.2	วิเคราะห์ผลทางกฎหมายของอัตราค่าจ้างตามราคาตลาด เมื่อส่งมอบเรือคืนล่าช้า.....	147
4.3.5	ผลทางกฎหมายของการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและการเรียก เรือคืน	161
4.3.5.1	หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง.....	163
4.3.5.1.1	การผิดนัดชำระหนี้.....	163
4.3.5.1.2	สิทธิยึดหน่วง.....	165
4.3.5.1.3	ผลแห่งการเลิกสัญญา.....	166
4.3.5.2	วิเคราะห์ผลทางกฎหมายของมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา และการเรียกเรือคืน.....	168
4.3.5.2.1	การผิดนัดชำระค่าจ้างและการชำระดอกเบี้ยใน ค่าจ้าง.....	168
4.3.5.2.2	สิทธิยึดหน่วง (Liens) ของเจ้าของเรือ.....	171
4.3.5.2.3	ผลทางกฎหมายของการเรียกเรือคืนโดยเปรียบเทียบกับ กับการเลิกสัญญา.....	174
4.3.5.2.4	การเรียกค่าเสียหายหากอัตราค่าจ้างตามราคาตลาด ลดลงในเวลาที่ยึดเรือคืน.....	179
4.3.6	หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (Due Diligence) ของเจ้าของเรือ....	184
4.3.6.1	ที่มาและลักษณะเกี่ยวกับหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (Due Diligence) ของเจ้าของเรือ.....	187
4.3.6.2	วิเคราะห์หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (Due Diligence) ของเจ้าของเรือภายใต้กฎหมายไทย.....	196

บทที่	หน้า
5 บทสรุป และข้อเสนอแนะ.....	208
5.1 บทสรุป.....	208
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	221
รายการอ้างอิง.....	229
ภาคผนวก.....	235
ภาคผนวก ก. แบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรดิวิชั่น เอ็กสเชนจ์ ค.ศ. 1993.....	236
ภาคผนวก ข. ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ ส่วนที่ว่าด้วย สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา (Time Charter).....	253
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	264

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยได้มีการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศและมีความจำเป็นต้องทำการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง วิธีการขนส่งสินค้ารูปแบบหนึ่งที่เป็นที่นิยมคือการขนส่งสินค้าทางทะเลเนื่องจากมีค่าขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่นและยังสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละเป็นจำนวนมาก ลักษณะของการขนส่งทางเรืออาจเป็นการใช้บริการสายการเดินเรือประจำ (Liner Service) หรือการเช่าเหมาเรือจร (Tramp Service) ซึ่งการเช่าเหมาเรือนี้โดยทั่วไป ได้แก่ การเช่าเรือเปล่า (Bareboat / Demise Charter) การชาร์เตอร์เรือรายเที่ยว (Voyage Charter) และการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา (Time Charter) การเช่าเหมาเรือประเภทต่าง ๆ เหล่านี้คู่สัญญาจะตกลงกันทำเป็นสัญญา เรียกว่าสัญญาชาร์เตอร์เรือ หรือ Charterparty โดยคู่สัญญา คือ เจ้าของเรือ (Shipowner) และชาร์เตอร์เรอร์ (Charterer) จะต้องพิจารณาถึงประเภทของสัญญาชาร์เตอร์เรือที่เหมาะสมเพื่อให้ตรงตามความประสงค์ในการใช้สอยเรือ ทั้งนี้ พบว่าการชาร์เตอร์เรือของประเทศไทยมีเพิ่มขึ้นมาก เพราะผู้ประกอบการจะสามารถทำกำไรและได้รับผลประโยชน์ดีกว่าการใช้บริการของสายการเดินเรือแบบประจำมากกว่าราคาค่าขนส่ง (ค่าระวาง)¹

เมื่อกล่าวถึงความสำคัญของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา (Time Charter) โดยเฉพาะแล้ว การที่คู่สัญญาจะเลือกใช้สัญญาดังกล่าวอาจเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการมีสินค้าจำนวนมากจึงมีความจำเป็นต้องใช้การขนส่งทางเรือหลายเที่ยว เช่น การขนส่งสินค้าเกษตร น้ำมัน ถ่านหิน ฯลฯ หรืออาจเป็นกรณีผู้ประกอบการที่จำเป็นต้องใช้การขนส่งทางเรือเป็นประจำ เช่น บริษัทที่ให้บริการสายการเดินเรือประจำ (Liner) มีเรือให้บริการไม่เพียงพอแต่ไม่

¹ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, ธุรกิจพาณิชย์นาวี, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 167.

ต้องการลงทุนซื้อเรือจึงเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาเพื่อหาเรือมาเสริมกองเรือของตน เป็นต้น

การทำสัญญาในทางปฏิบัตินั้นจะกระทำผ่านทางนายหน้าหรือตัวแทน โดยฝ่ายชาร์เตอร์เรอร์ก็จะมีตัวแทนของตน เรียกว่า Charterer's agent ซึ่งจะเป็นผู้จัดหาเรือเพื่อขนส่งสินค้าให้ และฝ่ายเจ้าของเรือจะมีตัวแทนของตน เรียกว่า Owner's broker ซึ่งมีอยู่ตามภูมิภาคต่าง ๆ ของโลกโดยจะเป็นผู้จัดหาสินค้าให้แก่เจ้าของเรือ ตัวแทนเหล่านี้ต่างมีความชำนาญเกี่ยวกับตลาดการชาร์เตอร์เรือเป็นอย่างดี และในการทำสัญญานั้น พบว่าคู่สัญญาจะนิยมใช้แบบสัญญามาตรฐานที่เป็นที่นิยมซึ่งจัดทำโดยองค์กรหรือสมาคมระหว่างประเทศ* เพื่อหลีกเลี่ยงการเจรจาข้อสัญญารายข้อ เนื่องจากต้องแข่งขันกับเวลาเพื่อให้ได้เรือที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้านั้นและในอัตราค่าจ้างที่เป็นที่พอใจสูงสุดของคู่สัญญา โดยอาจมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมแบบมาตรฐานในบางประการเพื่อให้ตรงตามความประสงค์ของคู่สัญญา โดยมีได้มีฝ่ายใดได้เปรียบหรือเสียเปรียบกันเกินไปในการตกลงทำสัญญา (โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าโดยบริษัทสายการบินเรือประจำเส้นทางที่จะมีเพียงใบตราส่งที่ผู้ขนส่งเป็นผู้กำหนดขึ้นฝ่ายเดียว โดยผู้ส่งสินค้าไม่สามารถต่อรองหรือขอแก้ไขข้อความใด ๆ ได้เลย) แบบสัญญามาตรฐานดังกล่าวนี้จึงมีข้อดีในแง่ที่ว่าทำให้เกิดความรวดเร็วในการเจรจาสัญญาและทำให้เกิดความเข้าใจตรงกันในหมู่ผู้ประกอบการยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม แน่นนอนว่าแบบมาตรฐานดังกล่าวนี้มิได้ร่างขึ้นโดยพิจารณาจากกฎหมายของทุก ๆ ประเทศที่มีความประสงค์จะนำแบบมาตรฐานดังกล่าวไปใช้ ปัญหาจึงมีว่าการบังคับใช้ข้อสัญญาต่าง ๆ ตามแบบมาตรฐานดังกล่าวจะทำได้มากน้อยเพียงใดภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับ สำหรับประเทศไทยเองก็มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาโดยเฉพาะ คำพิพากษาศาลฎีกาในอดีตจึงมีการปรับใช้เข้ากับกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์² ซึ่งผลของคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวอาจมีทั้งที่ตรงและไม่ตรงกับเจตนารมณ์ของสัญญา โดยลักษณะทางกฎหมายของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้นกล่าวในเบื้องต้น

* นอกจากนี้แล้วยังมีแบบสัญญาสำเร็จรูปที่จัดทำโดยบริษัทเอกชน เรียกว่า in-house charterparty ซึ่งมักเป็นกรณีชาร์เตอร์เรอร์ที่เป็นบริษัทน้ำมันรายใหญ่จึงมีแบบสัญญาสำเร็จรูปของตนเอง เช่น SHELLTIME หรือบริษัทขนส่งรายใหญ่บางแห่งก็ได้จัดทำสัญญาสำเร็จรูปของตนเองเช่นกัน

² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3705/2528 โปรดดูรายละเอียดในบทที่ 4

ได้ว่าเป็นสัญญาที่อยู่บนพื้นฐานของทั้งหลักกฎหมายว่าด้วยเรื่องสัญญาและการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งมีแนวปฏิบัติทางการค้าที่อาจแตกต่างจากสัญญาทั่วไป จึงเป็นสัญญาที่มีลักษณะเฉพาะและข้อสัญญาต่าง ๆ ตามแบบมาตรฐานก็มีรายละเอียดมากและมีความซับซ้อน นอกจากนี้ในบางประเด็นปัญหา คู่สัญญาอาจมิได้ตกลงกันไว้โดยชัดแจ้ง จึงจะทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ข้อสัญญาให้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญา

ทั้งนี้ พัฒนาการของหลักกฎหมายในการบังคับใช้สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาปรากฏชัดแจ้งตามหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาที่เป็นระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ รวมถึงประเทศในแถบสแกนดิเนเวีย ในขณะที่การวินิจฉัยประเด็นปัญหาเกี่ยวกับสัญญานี้ในประเทศไทยยังมีไม่มากนัก และยังมีประเด็นปัญหาในเรื่องผลทางกฎหมายของการบังคับใช้ข้อสัญญาต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายไทยอยู่หลายประการว่าจะไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของสัญญา ที่สำคัญ คือ ในเรื่องผลทางกฎหมายของข้อสัญญาเกี่ยวกับการจัดทำเรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (seaworthiness) การส่งมอบเรือคืนซึ่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลาที่ในกรณีการส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา (underlap) และหลังครบกำหนดเวลา (overlap) ผลของการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและการเรียกเรือคืน (withdraw the vessel) และปัญหาการตีความหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือ โดยถ้าหากมิได้มีการบังคับใช้ข้อสัญญาให้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาแล้วก็จะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งและไม่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติทั่วไปหรือหลักกฎหมายต่างประเทศ

โดยในปัจจุบัน พบว่าแบบมาตรฐานสำหรับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาซึ่งเป็นที่นิยมแบบหนึ่งที่ถูกประกอบการไทยนิยมนำไปใช้ก็คือ แบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรดิวซ์ เอ็กซ์เชนจ์ ค.ศ. 1993 (New York Produce Exchange Form 1993 – NYPE 93) ซึ่งเป็นแบบมาตรฐานที่ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงมาตั้งแต่ปีค.ศ. 1913 จึงมีข้อสัญญาที่มีเนื้อหาครอบคลุมในประเด็นต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับคู่สัญญาในปัจจุบัน การศึกษาข้อสัญญาต่าง ๆ ตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรดิวซ์ เอ็กซ์เชนจ์ ค.ศ. 1993 นี้จึงย่อมจะทำให้เห็นถึงสภาพปัญหาได้อย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม และทำให้เกิดประโยชน์ในทางปฏิบัติสูงสุดอีกด้วย

ด้วยประเด็นปัญหาดังที่กล่าวมาข้างต้นจึงเห็นว่าสมควรที่จะศึกษาถึงลักษณะของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรดิวซ์ เอ็กซ์เชนจ์ ค.ศ. 1993 และพิจารณาบทบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายไทยว่ามี

บทบัญญัติใดใช้บังคับบ้างหรือมีบทบัญญัติใดขัดแย้งหรือไม่ รวมถึงพิจารณาภาพรวมของกฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบันว่าสามารถให้ผลทางกฎหมายที่สมบูรณ์เพียงพอต่อลักษณะของสัญญาหรือไม่ กล่าวอีกประการหนึ่ง คือ ข้อสัญญาต่าง ๆ ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเซเชนจ์ ค.ศ. 1993 ที่เป็นสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเลจะสามารถบังคับได้ตามเจตนารมณ์ของสัญญาภายใต้กฎหมายไทยหรือไม่ โดยจะได้ศึกษาในแต่ละประเด็นปัญหาที่สำคัญและพบว่าเกิดเป็นข้อพิพาทอยู่เสมอในการทำสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ซึ่งการศึกษากฎหมายของสัญญาดังกล่าวนี้น่าจะเป็นส่วนหนึ่งที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาในด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยเกี่ยวกับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา เพื่อรองรับความเจริญก้าวหน้าด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาและเข้าใจลักษณะของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาและหลักกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นแนวคิดพื้นฐานในการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับหลักกฎหมายไทย
2. เพื่อศึกษาหลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้แบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเซเชนจ์ ค.ศ. 1993 ในประเด็นปัญหาต่าง ๆ และวิเคราะห์ผลทางกฎหมายของการบังคับใช้แบบมาตรฐานในแต่ละประเด็นปัญหาดังกล่าว
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาในการบังคับใช้แบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเซเชนจ์ ค.ศ. 1993 ให้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาภายใต้ระบบกฎหมายไทย
4. เพื่อให้เกิดองค์ความรู้ และความตระหนักในผลทางกฎหมายของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาให้กับผู้ประกอบการขนส่ง นักกฎหมายและบุคคลทั่วไป

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่องผลทางกฎหมายของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา ตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชเชนจ์ ค.ศ. 1993 นี้ ผู้เขียนได้กำหนดขอบเขตการศึกษาไว้เฉพาะในประเด็นปัญหาที่สำคัญดังต่อไปนี้ คือ

1. ปัญหาเกี่ยวกับการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness)
2. ปัญหาเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา (Underlap) และ หลังครบกำหนดเวลา (Overlap)
3. ปัญหาเกี่ยวกับการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและการเรียกเรือคืน (Withdraw the vessel)
4. ปัญหาเกี่ยวกับหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายามของเจ้าของเรือ (Due Diligence)

โดยผู้เขียนจะได้ศึกษาหลักกฎหมายต่างประเทศในทั้งระบบกฎหมายคอมมอนลอว์และซีวิลลอว์ กล่าวคือ ในกลุ่มประเทศคอมมอนลอว์ จะได้ศึกษาหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกา ส่วนประเทศในกลุ่มซีวิลลอว์ จะได้ศึกษาประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Code 1994) ส่วนที่ว่าด้วยสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา และนำมาเปรียบเทียบกับการบังคับใช้สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชเชนจ์ ค.ศ. 1993 ภายใต้กฎหมายไทย

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

ข้อสัญญาต่าง ๆ ตามสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา (Time Charter) ตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชเชนจ์ ค.ศ. 1993 ที่เป็นสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเลอาจจะบังคับไม่ได้ตามเจตนารมณ์ของสัญญาภายใต้กฎหมายไทย

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัยเป็นการศึกษาวิจัยทางเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลซึ่งได้มาจากหนังสือ บทความ วารสาร จุลสาร เอกสาร เผยแพร่ของหน่วยงานรัฐบาลและเอกชน รายงานการสัมมนา รายงานการวิจัย รวมถึงสื่อ อิเล็กทรอนิกส์ โดยนำเอาข้อมูลมาวิเคราะห์และหาข้อสรุปและเสนอการวิจัยแบบพรรณนาวิเคราะห์ (Analytical Description)

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจในลักษณะของสัญญาบัตรเรื่อแบบมีกำหนดเวลาและหลักกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นแนวคิดพื้นฐานในการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับหลักกฎหมายไทย
2. ทำให้เกิดความชัดเจนในหลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้แบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กชเชนจ์ ค.ศ. 1993 และสามารถทราบและเข้าใจปัญหาเกี่ยวกับผลทางกฎหมายของการบังคับใช้ข้อสัญญาต่าง ๆ ภายใต้กฎหมายไทย
3. ทำให้สามารถเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาในการบังคับใช้แบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กชเชนจ์ ค.ศ. 1993 ให้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาภายใต้กฎหมายไทยได้
4. ทำให้เกิดองค์ความรู้ และความตระหนักในผลทางกฎหมายของสัญญาบัตรเรื่อแบบมีกำหนดเวลาให้กับผู้ประกอบการขนส่ง นักกฎหมายและบุคคลทั่วไป

บทที่ 2

ความหมายและลักษณะทางกฎหมายของ สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา

2.1 ความหมายของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา (Time Charter)

สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาเป็นเรื่องของการขนส่งสินค้าทางทะเลประเภทหนึ่ง สัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นภาษาอังกฤษเรียกโดยรวมว่า “Contract of Affreightment” คือเมื่อเจ้าของเรือหรือบุคคลที่มีสิทธิเหนือเจ้าของเรือในช่วงเวลาหนึ่งในการเข้าทำสัญญาดังกล่าวตกลงที่จะขนส่งสินค้าทางทะเลหรือจัดเตรียมเรือให้เพื่อการขนส่งสินค้า โดยแลกเปลี่ยนกับเงินจำนวนหนึ่ง สัญญาดังกล่าวนี้เรียกว่า Contract of Affreightment และค่าตอบแทนเรียกว่า ค่าระวาง (freight)¹ สัญญาดังกล่าวแบ่งออกเป็นสัญญารับขนส่งสินค้าและสัญญาเช่าเรือ โดยตัวสัญญาที่เจ้าของเรือหรือตัวแทนเอาเรือออกให้เช่าเรื่อนั้น ภาษาอังกฤษ เรียกว่า Charterparty*

Charterparty คือสัญญาที่เจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ตกลงทำขึ้นเพื่อการใช้ประโยชน์หรือใช้สอยเรือและระวางเรือเพื่อขนส่งสินค้าทางทะเล คำว่า Charterparty นั้นมาจากภาษาลาตินว่า Carta partita (บางท่านว่ามาจากภาษาลาตินว่า Charta partita) ซึ่งหมายความว่าถึงเอกสารที่ถูกแบ่งแยกออกจากกัน โดยมาจากหลักปฏิบัติดั้งเดิมที่คู่สัญญาจะทำเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรขึ้นโดยกำหนดข้อความของสัญญาลงในคู่มือ และแบ่งแยกคู่มือดังกล่าวเป็นสองส่วนให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายเป็นผู้ถือไว้คนละส่วน เมื่อนำส่วนของเอกสารมาประกอบกันก็จะได้

¹ A.A. Mocatta, M.J. Mustill, and S.C. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading, 19th ed., (London: Sweet & Maxwell, 1984), p. 1.

* สัญญาเช่าเรื่อนั้น คำในภาษาอังกฤษพบว่ามีผู้นิยมเขียนหลายแบบ เช่น charterparty, charter party หรือ charter-party ซึ่งมีความหมายอย่างเดียวกัน

เอกสารของสัญญาเรียกว่า Charterparty² โดยปกติ ได้แก่ Time Charterparty, Voyage Charterparty และ Bareboat หรือ Demise Charterparty

ในทางทฤษฎีได้มีการอธิบายถึงอำนาจและหน้าที่ในการควบคุมและสั่งการเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือว่า อำนาจและหน้าที่ในการควบคุมเรือมีอยู่ 2 ประเภท³ คือ

1. อำนาจและหน้าที่ในการควบคุมเรือทางด้านการเดินเรือ (Nautical Operation)
2. อำนาจและหน้าที่ในด้านทางการค้าหรือในเชิงพาณิชย์ของเรือ (Commercial Operation) เช่น การให้เรือบรรทุกขนถ่ายสินค้าไปยังเมืองท่าใด หรือการสั่งให้เรือเดินทางไปยังเมืองท่าใด

การที่ฝ่ายใดก็ตามในสัญญาชาร์เตอร์เรือมีอำนาจหน้าที่ในทางด้านใดดังกล่าวข้างต้นทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน ก็ย่อมมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการนั้นด้วย และการแบ่งอำนาจหน้าที่ในเรื่องทั้งสองนี้จะเป็นตัวบ่งชี้ประการหนึ่งถึงความแตกต่างของสัญญาชาร์เตอร์เรือประเภทต่าง ๆ ซึ่งผู้เขียนจะได้กล่าวถึงในประการต่อไป

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่าในการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น นอกจากใช้รูปแบบของสัญญาชาร์เตอร์เรือ (contract by Charterparty) ดังที่ได้กล่าวแล้ว ยังมีอีกรูปแบบหนึ่งได้แก่ สัญญาตามใบตราส่งทางทะเล (contract by bills of lading) ซึ่งเป็นกรณีเรือที่ถูกใช้ในการรับขนจะทำการรับขนสินค้าทั่วไปและทำการเดินเรือในเส้นทางเดินเรือประจำ (Liner trade)⁴ ซึ่งมีข้อแตกต่างกันตรงที่ว่าสัญญาชาร์เตอร์เรื่อนั้น หลักฐานแห่งสัญญาขนส่งสินค้าคือ Charterparty ส่วนใบตราส่งเป็นเพียงหลักฐานว่ามีการรับสินค้าลงเรือแล้ว ซึ่งต่างจากกรณีการเดินเรือในเส้นทางประจำที่

² สุรพัศ เพ็ชรคง, “การชาร์เตอร์เรือ : วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), หน้า 6.

³ ไพฑูริย์ เอกเจริญกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2547), หน้า 172.

⁴ ไมตรี ตันติวุฒานนท์, สัญญาเช่าเหมาเรือ (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538), หน้า 1.

นอกจากใบตราส่งจะถือว่าเป็นหลักฐานว่ามีการรับสินค้าลงเรือแล้วยังถือว่าเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนเลยทีเดียว

ต่อไปจะได้พิจารณาถึงความหมายของคำว่า “สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา”

คำว่า “สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา” นั้นไม่ปรากฏในกฎหมายไทย มีแต่เพียงคำว่า “สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ” ซึ่งปรากฏตามมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และคำว่า “สัญญาเช่าเรือ” ตามมาตรา 3 (ค) แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ดังนี้

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

“มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมา นั้นด้วย หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมา ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้”

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

“มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ

“สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ค) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ เช่า เช่าซื้อ หรือยืมเรือ การให้บริการบรรทุก หรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน”

จากคำที่ปรากฏในกฎหมายฉบับต่าง ๆ ข้างต้นนั้นถึงจะมีความแตกต่างกันแต่หากพิจารณาในแง่ของเนื้อหาและความเป็นมาแห่งกฎหมายแล้วก็เป็นอันเข้าใจได้ว่าเป็นเรื่องของ Charterparty นั้นเอง เพียงแต่ยังมีปัญหาในเรื่องของการใช้คำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเท่านั้น

ส่วนคำว่า สัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น ในทางวิชาการก็ได้มีคำเรียกอื่น ๆ เช่นคำว่า สัญญาเช่าเหมาตามกำหนดเวลา สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา หรืออาจใช้คำทับศัพท์ว่า ไทม์ ชาร์เตอร์ (Time Charter) ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงอาจปรากฏคำเรียกต่างกันในบางครั้งตามแหล่งข้อมูลที่ได้ทำการศึกษา แต่ผู้เขียนมีความประสงค์ให้มีความหมายอย่างเดียวกัน

สัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น มีผู้ให้ความหมายไว้ใกล้เคียงกัน ดังนี้

ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ* “สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา ได้แก่สัญญาซึ่งผู้ให้เช่าตกลงให้ผู้เช่าใช้ประโยชน์จากเรือที่เช่าในการขนส่งสินค้าภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้แต่ผู้เดียว สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลาจะกำหนดให้ผู้เช่าเป็นผู้จัดหาและส่งมอบเรือพร้อมอุปกรณ์และบุคลากรประจำเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ เรือที่ส่งมอบนี้จะต้องอยู่ในสภาพที่สามารถใช้เดินทะเลได้โดยที่ผู้เช่าไม่มีภาระที่จะต้องจัดหาหรือจัดการใด ๆ กับเรืออีก ผู้ให้เช่าจะเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบและสั่งการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือทั้งหมด (nautical operation) และจะมีฐานะเป็นนายจ้างของบุคลากรประจำเรือ จ่ายค่าจ้างลูกเรือและค่าใช้จ่ายตามปกติอื่น ๆ ของเรือ เช่น ค่าซ่อมแซมเรือ ส่วนผู้เช่าเรือจะมีอำนาจสั่งการเรือในเชิงพาณิชย์ (commercial operation) เช่น การสั่งให้นายเรือเดินเรือไปยังเมืองท่าที่ตนต้องการสั่งให้จอดเรือที่เมืองท่าแห่งใดแห่งหนึ่งหรือสั่งให้ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ทั้งนี้ตราบเท่าที่การสั่งการดังกล่าวไม่ก้าวล่วงไปถึงการสั่งการด้านการเดินเรือ และไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของเรือ ตามสัญญาเช่าเรือประเภทนี้ นายเรือซึ่งมีฐานะเป็นลูกจ้างและตัวแทนของผู้ให้เช่าสามารถคัดค้านและไม่ปฏิบัติตามคำสั่งการของผู้เช่าเรือที่ไม่ชอบได้ เช่น คำสั่งของผู้เช่าเรือให้ออกเดินเรือในขณะที่มีพายุ หรือให้ทำการขนส่งสินค้าที่อาจเป็นอันตรายต่อเรือ เป็นต้น นอกจากนี้ผู้เช่าเรือต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเกิดจากการใช้เรือ อาทิ ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าพนักงานนำร่อง ค่าจ้างผู้ขนถ่ายสินค้า ค่าล่วงเวลาบุคลากรประจำเรือ ฯลฯ ค่าจ้างตามสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา ได้แก่ ค่าเช่าเรือ (charter hire) คิดคำนวณตามระยะเวลาการเช่า ทั้งนี้เป็นประเพณีปฏิบัติทั่วไปที่ผู้เช่าจะชำระค่าเช่าเรือให้แก่ผู้ให้เช่าล่วงหน้าเสมอ ในการกำหนดอัตราค่าเช่าคู่สัญญาจะพิจารณาถึงขีดความสามารถในการบรรทุกของเรือ ประเภทและชั้นของเรือ อัตราความเร็วสูงสุด อัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและอื่น ๆ ”⁵

* ผู้เรียบเรียง

⁵ กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, ธุรกิจพาณิชย์นาวี, หน้า 183.

รายงานการประชุมระดับภูมิภาคของ UNCTAD เรื่องกฎหมายพาณิชย์นาวีมีกล่าวไว้ว่า “ภายใต้ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เจ้าของเรือผูกพันที่จะต้องให้บริการในช่วงระยะเวลาหนึ่ง โดยเฉพาะเจาะจงหรือตามระยะเวลาของเที่ยวการเดินทางที่กำหนดไว้โดยจัดหานายเรือและลูกเรือสำหรับการขนส่งสินค้าของให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ ค่าตอบแทนที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระเรียกว่า ค่าเช่า (hire) ซึ่งคำนวณเป็นสัดส่วนกับระยะเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิใช้สอยเรือ”⁶

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจรรย์กร ได้ให้ความหมายว่าสัญญาเช่าเรือแบบเพื่อกำหนดระยะเวลาคือ “การเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง เป็นการเช่าเรือที่ผู้เช่าได้ใช้เรือเพื่อขนส่งสินค้าในระยะเวลาหนึ่งตามที่ตกลงกับผู้ให้เช่าเรือ ซึ่งระยะเวลาของการเช่าอาจจะเป็นระยะเวลา 3 เดือน 6 เดือน หรือ 1 ปี”⁷

The Maritime Encyclopaedic Dictionary ให้ความหมายว่า “สัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่า ผู้ให้เช่าเรือ ซึ่งอาจจะได้แก่เจ้าของเรือ (shipowner) หรือบุคคลที่ชาร์เตอร์เรือมา (Disponent Owner) แล้วนำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ต่อไปอีก ตกลงให้บุคคลหนึ่ง เรียกว่า ชาร์เตอร์เรอร์ (Charterer) ได้ใช้หรือได้รับประโยชน์จากระวางเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลภายในกำหนดระยะเวลาใดระยะเวลาหนึ่ง และชาร์เตอร์เรอร์ตกลงจะชำระค่าตอบแทน (hire) เพื่อการใช้เรือนี้ให้แก่ผู้ให้เช่าเรือ”⁸

โดยสรุป สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาหมายถึงสัญญาที่บุคคลหนึ่งซึ่งอาจเป็นเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่นที่มีสิทธิเหนือเจ้าของเรือ ให้บริการแก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่า ชาร์เตอร์เรอร์ ในการจัดหาเรือเพื่อขนส่งสินค้าในช่วงระยะเวลาหนึ่ง อีกทั้งจัดหาบุคลากรและอุปกรณ์ประจำเรือ โดยยังมีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมเรื่องการเดินทางเรือ (nautical operation) ในขณะที่ชาร์เตอร์เรอร์จะมีอำนาจหน้าที่ในเชิงพาณิชย์ (commercial operation) และจะต้อง

⁶ United Nations, Charter parties : A comparative analysis, Report on the second regional seminar on maritime legislation in Bangkok, 1990, p. 147.

⁷ ไพฑูริย์ เอกจรรย์กร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, หน้า 179.

⁸ Eric Sullivan F.I.C.S., The Maritime Encyclopaedic Dictionary, (Malta: Gulf Publishing, 1980), p.75. อ้างถึงใน ศุภรพีชญ์ สุขประเสริฐ, “ความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องในเรื่องของสินค้าที่บรรทุกมากับเรือภายใต้ ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538), หน้า 22.

รับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่อยู่นอกเหนือการดูแลรักษาเรือของผู้ให้เช่าเรือ เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าพนักงานนำร่อง ค่าจ้างผู้ขนถ่ายสินค้า เป็นต้น โดยจ่ายค่าตอบแทนเป็นค่าจ้าง (hire) ซึ่งคำนวณเป็นสัดส่วนกับระยะเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิใช้สอยเรือ

2.2 สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาเปรียบเทียบกับสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่นๆ

2.2.1 สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลากับสัญญาเช่าเรือเปล่า (Bareboat/Demise Charter)

สัญญาเช่าเรือเปลาคือสัญญาซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ โดยที่เจ้าของเรือไม่จำเป็นต้องจัดหาบุคลากรหรืออุปกรณ์ประจำเรือให้แต่อย่างใด ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้จัดหาและร่วมรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของบุคลากรประจำเรือนั้นเองและอาจเปลี่ยนชื่อเรือและเครื่องหมายประจำเรือให้เป็นไปตามความต้องการของตนได้ด้วย โดยชำระเงินจำนวนหนึ่งเป็นค่าเช่าเรือให้แก่เจ้าของเรือ⁹

ฉะนั้น สัญญาเช่าเรือเปล่าจึงมีความแตกต่างจากสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาในประการสำคัญ ดังนี้

1. ถ้าพิจารณาตามหลักเรื่องสัญญารับขนของทางทะเล จะเห็นว่าสัญญารับขนของทางทะเล (Contracts of Carriage) เป็นสัญญาที่มีลักษณะแตกต่างไปจากการเช่าเรือเปล่า คือ การรับขนของทางทะเลนั้น เจ้าของเรือต้องมีหน้าที่รับผิดชอบการขนส่งของหรือสินค้าเอง กล่าวคือ ต้องจัดหาคนและอุปกรณ์ประจำเรือ รับผิดชอบการเดินทางเรือและการบริหารงานเรือให้ เป็นไปตามสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งอาจรวมถึง Time charter, Voyage charter และสัญญารับส่งสินค้าตามใบตราส่งในสายการเดินทางเรือประจำด้วยก็ได้¹⁰ แต่การเช่าเรือเปล่านั้นคือ

⁹ ชัยนติ ไกรกาญจน์, กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี (กรุงเทพฯ: สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531), หน้า 13.

¹⁰ See Gilmore & Black, pp. 171, 215; also T. Falkanger, *Konsekutive reiser* (Oslo: Universitetsforlaget, 1965) อ้างถึงใน วรพจน์ สุพรรณกุล, “กฎหมายทะเลว่าด้วยเช่าเรือ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519), หน้า 12.

การที่ผู้เช่าเรือเข้าจัดการและควบคุมเรือนั้นและเป็นผู้จัดคนและอุปกรณ์ประจำเรือ รับผิดชอบการเดินเรือ การบริหารงานและการดำเนินงานในระหว่างเวลาเช่าเอง ในกรณีสัญญาเช่าเรือเปล่านี้ผู้เช่าจึงมีอำนาจทั้งในเรื่องการเดินเรือและการพาณิชย์ (Nautical and Commercial Operation)¹¹ เสมือนเป็นเจ้าของเรือเลยทีเดียว จึงแตกต่างจากสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาที่ยังอยู่ในความหมายของสัญญารับขนของทางทะเล เนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์มีแต่เพียงอำนาจและหน้าที่ในเชิงพาณิชย์เท่านั้น โดยเจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบต่อการเดินเรือ จัดหานายเรือ ลูกเรือ อำนาจในการเดินเรือในกรณีของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาจึงยังอยู่ที่เจ้าของเรือ

2. เมื่อลักษณะของสัญญาเป็นการให้ผู้เช่าใช้สอยเรือแต่ประการเดียว โดยมิได้มีการให้บริการอื่น ๆ ของเจ้าของเรือ เช่นการจัดหาลูกเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ อีกทั้งความครอบครองในระยะเวลาของสัญญาอยู่กับผู้เช่าแต่ผู้เดียว จึงเป็นลักษณะของสัญญาเช่าทรัพย์สินทั้งสิ้น (แต่กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะสามารถปรับใช้ได้ อย่างเหมาะสมเพียงพอหรือไม่ เป็นประเด็นที่จะต้องพิจารณาอีกกรณีหนึ่ง) แต่สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลานั้น นอกจากชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิใช้สอยเรือแล้ว ผู้ให้เช่าเรือยังมีหน้าที่บางประการอันเป็นลักษณะของการรับขนของทางทะเลด้วย

3. เมื่อตามสัญญาเช่าเรือเปล่า ผู้เช่าเรือเป็นผู้จัดหาบุคลากรและอุปกรณ์ประจำเรือเอง ผู้เช่าเรือจึงมีฐานะเป็นนายจ้าง ในขณะที่สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลานั้น เจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบต่อจัดหานายเรือ ลูกเรือ คนงานประจำเรือ เจ้าของเรือจึงมีฐานะเป็นนายจ้าง

4. ในการเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา (หรือแม้การเช่าเรือรายเที่ยว) เจ้าของเรือใช้สิทธิต่าง ๆ ของตนผ่านทางนายเรือและลูกเรือที่เป็นลูกจ้างของตน การครอบครองและควบคุมเรือยังคงอยู่ที่เจ้าของเรือ โดยมีได้มีการโอนการครอบครองเรือจากเจ้าของเรือมายังชาร์เตอร์เรอร์ แต่ในการเช่าเรือเปล่านี้ เมื่อผู้เช่าเรือเป็นผู้จัดหาเสบียงสัมภาระ น้ำมันเชื้อเพลิง

¹¹ ชัยนติ ไกรกาญจน์, กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี, หน้า 13.

เป็นต้น และว่าจ้างนายเรือ ลูกเรือเอง ตลอดจนการครอบครองและควบคุมเรืออยู่ที่ผู้เช่า เจ้าของเรือจึงไม่มีความรับผิดชอบในเรื่องที่เกี่ยวกับของที่ถูกลบในระหว่างที่เรือถูกเช่า¹²

5. ตามสัญญาเช่าเรือเปล่า ผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบต่อปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการเดินเรือ และจะต้องจัดหาประกันภัยที่เหมาะสมด้วยตนเองเพื่อคุ้มครองความสูญหายหรือบุบสลายที่อาจเกิดแก่เรือและคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม แต่ตามสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลานั้น ผู้เป็นเจ้าของเรือจะต้องจัดหาการประกันภัยในรูปแบบที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองความรับผิดของตน¹³

2.2.2 สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลากับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charter)

สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว คือ สัญญาซึ่งผู้ให้เช่าเรือตกลงให้ผู้เช่าเรือใช้ประโยชน์จากเรือในการขนส่งสินค้าจากเมืองท่าแห่งหนึ่งไปยังเมืองท่าอีกแห่งหนึ่งเที่ยวเดียวหรือหลายเที่ยว (Single Voyage or Consecutive Voyage) โดยกำหนดให้ผู้ให้เช่าเรือเป็นผู้จัดหาเรือพร้อมทั้งอุปกรณ์และบุคคลากรประจำเรือ และเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบและสั่งการทั้งในด้านการเดินเรือและในเชิงพาณิชย์ (Nautical and Commercial Operation)¹⁴ ส่วนเช่าเรือจะมีหน้าที่เพียงนำสินค้ามาบรรทุกลงเรือตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้เท่านั้น ค่าตอบแทนตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวได้แก่ ค่าระวางเรือ (freight) ที่คู่สัญญาจะตกลงกันเป็นจำนวนแน่นอนสำหรับการเช่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าเที่ยวหนึ่ง ๆ โดยกำหนดเป็นอัตราต่อหน่วยน้ำหนักหรือปริมาตรของสินค้า ค่าระวางเรือที่กำหนดไว้แล้วจะไม่เปลี่ยนแปลงไปไม่ว่าการเดินทางเที่ยวหนึ่งจะใช้ระยะเวลาสั้นกว่าที่คาดหมายไว้เพียงใดก็ตาม นอกจากนี้ ผู้ให้เช่าเรือจะกำหนดจำนวนวันหรือเวลาที่จะอนุญาตให้ผู้เช่าเรือทำการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม (Laytime/Laydays) แต่หากเช่าเรือใช้เวลาในการบรรทุกและ

¹² See E.R. Hardy Ivamy, Payne and Ivamy's carriage of goods by sea, 10th ed., (London: Butterworths), 1976, pp. 9-10 อ้างถึงใน ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, หน้า 184.

¹³ ชยันติ ไกรกาญจน์, กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี, หน้า 12-13.

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 11.

ขนถ่ายสินค้ามากกว่าระยะเวลาที่กำหนด ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับผิดชอบชำระค่าเสียหายของเรือสำหรับการบรรทุกขนถ่ายล่าช้า (demurrage) ตามอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา¹⁵

ฉะนั้น สัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวจึงมีความแตกต่างจากสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาในประการสำคัญ ดังนี้

1. กรณีสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวนั้น ผู้ให้ชาร์เตอร์เรือเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบและสั่งการทั้งในด้านการเดินเรือและในเชิงพาณิชย์ (Nautical and Commercial Operation) ส่วนสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น ผู้ให้ชาร์เตอร์เรือมีแต่เพียงอำนาจหน้าที่ในการเดินเรือ (Nautical Operation) เท่านั้น ส่วนอำนาจหน้าที่ในการพาณิชย์ (Commercial Operation) จะอยู่กับชาร์เตอร์เรอร์

2. เมื่อลักษณะของสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวเป็นการที่ผู้ให้ชาร์เตอร์เรือเป็นผู้จัดหาเรือพร้อมทั้งอุปกรณ์และบุคลากรประจำเรือ และเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบและสั่งการทั้งในด้านการเดินเรือและในเชิงพาณิชย์ ส่วนชาร์เตอร์เรอร์จะมีหน้าที่เพียงนำสินค้ามาบรรทุกลงเรือตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้เท่านั้น การชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยวนี้จึงเป็นการชาร์เตอร์เรือเพื่อใช้เรือในการขนของทางทะเล จึงมีลักษณะเป็นการรับขนของทางทะเลอย่างหนึ่ง เพียงแต่มีรายละเอียดที่แตกต่างออกไปจากการรับขนของทางทะเลทั่วไป¹⁶ ส่วนสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้นเนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจในเชิงพาณิชย์ด้วยจึงมีอิสระเรื่องของการรับขนของทางทะเลแต่เพียงประการเดียว แต่เป็นเรื่องสิทธิในการใช้สอยเรือของชาร์เตอร์เรอร์ด้วย

3. ค่าตอบแทนตามสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวได้แก่ ค่าระวางเรือ (freight) ที่คู่สัญญาจะตกลงกันเป็นจำนวนแน่นอนสำหรับการขนส่งสินค้าเที่ยวนั้น ๆ โดยกำหนดเป็นอัตราต่อหน่วยน้ำหนัก หรือปริมาตรของสินค้า แต่ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น ค่าตอบแทนเป็นค่าจ้าง (Charter Hire) ซึ่งจะคำนวณเป็นสัดส่วนกับระยะเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิใช้สอยเรือ ด้วยเหตุนี้ สัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวจึงมีการกำหนดค่าเสียหายของเรือสำหรับ

¹⁵ สุรพัศ เพ็ชรคง, “การชาร์เตอร์เรือ : วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย”, หน้า 15.

¹⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 17.

การบรรทุกขนถ่ายล่าช้า (demurrage) เพราะทำให้เรือเสียเวลา แต่ในกรณีสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา หากมีการบรรทุกขนถ่ายล่าช้าก็เป็นผลเสียแก่ชาร์เตอร์เรอร์เอง

4. ในสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจสั่งการเรือในเชิงพาณิชย์ จึงสามารถสั่งให้นำเรือไปยังเมืองที่ตนต้องการหรือสั่งให้จอดเรือที่เมืองแห่งใดแห่งหนึ่งก็ได้ ตราบเท่าที่การสั่งการไม่ก้าวล่วงไปถึงการสั่งการด้านการเดินเรือและไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของเรือ¹⁷ แต่ในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยววันนั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะมีหน้าที่เพียงนำสินค้ามาบรรทุกลงเรือตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้เท่านั้น โดยไม่สามารถสั่งให้นำเรือไปยังหรือให้จอดเรือ ณ เมืองท่าใด ๆ ได้

2.3 รูปแบบของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา

สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาสามารถแบ่งเป็นรูปแบบตามประเภทของสินค้าที่จะทำการขนส่งทางเรือที่ใช้ในการค้าตามปกติได้หลัก ๆ 2 รูปแบบ คือ สัญญาเช่าเรือสำหรับสินค้าแห้งเทกอง และสัญญาเช่าเรือสำหรับสินค้าที่เป็นของเหลว ซึ่งจะมีความแตกต่างกันในเรื่องของรายละเอียดและประเภทของเรือที่จะต้องมีความเหมาะสมในการขนส่งสินค้านั้น ๆ กล่าวคือ ถ้าเป็นสินค้าแห้ง จะใช้เรือประเภทเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป (General Cargo Ship) หรือเรือบรรทุกสินค้าเทกองหรือเมล็ดพืชและสินค้าแร่ต่าง ๆ โดยเฉพาะ (Bulk Cargo Ship หรือ Ore Carrier) ส่วนถ้าเป็นสินค้าที่เป็นของเหลวจะต้องใช้เรือที่มีระวางสำหรับบรรทุกสินค้าเหลวหรือสินค้าอันตรายโดยเฉพาะ เช่น Oil Tanker และ Chemical Tanker

ในประการต่อไป ผู้เขียนจะได้กล่าวถึงแบบสัญญามาตรฐานหรือแบบสัญญาสำเร็จรูปที่เป็นที่นิยมสำหรับการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบ โดยจะได้กล่าวถึงลักษณะเด่นพอสังเขป

2.3.1 สินค้าแห้งเทกอง

แบบมาตรฐานสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาสำหรับสินค้าแห้งเทกองมีมากมาย แต่ที่เป็นที่นิยม ได้แก่ New York Produce Exchange Form และ Baltimore form ข้อ

¹⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 18.

สัญญาส่วนใหญ่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน แต่มีความเป็นมาและการกล่าวถึงที่แตกต่างกันในบางประการ ดังนี้

2.3.1.1 New York Produce Exchange Form

New York Produce Exchange Form เป็นแบบสัญญามาตรฐานที่จัดทำขึ้น โดยองค์กรระหว่างประเทศที่มีชื่อว่า The New York Produce Exchange ในปีค.ศ. 1913 และได้มีการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยมา การแก้ไขปรับปรุงครั้งล่าสุดคือในปีค.ศ. 1993 โดยความร่วมมือของ The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc. (“ASBA”), The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) และ The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA) แบบมาตรฐานที่แก้ไขปรับปรุงครั้งล่าสุดนี้ใช้ชื่อรหัส (code) ว่า NYPE 93 ซึ่งเป็นแบบมาตรฐานที่ผู้เขียนนำมาใช้ศึกษาตามสมมติฐานในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ซึ่งตามรายงานการประชุมระดับภูมิภาคของ UNCTAD เรื่องกฎหมายพาณิชย์นาวีได้กล่าวไว้ว่า NYPE เป็นแบบมาตรฐานสำหรับสำหรับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาในการขนส่งสินค้าแห่งที่ใช้มากที่สุด และสำหรับประเทศไทยก็พบว่า NYPE เป็นแบบสัญญามาตรฐานที่ได้รับความนิยมมากที่สุดเช่นกัน ประวัติความเป็นมาและรายละเอียดแห่งข้อสัญญานั้นจะได้กล่าวโดยละเอียดในบทที่ 3

2.3.1.2 Balttime form

แบบสัญญามาตรฐานหนึ่งที่เป็นที่นิยมคือ Balttime form จัดทำโดย The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Balttime Form เริ่มออกใช้ตั้งแต่ปี 1909 และได้มีการแก้ไขปรับปรุงหลายครั้ง คือ ในปี 1911, 1912, 1920, 1939, 1950 และครั้งล่าสุด คือ ในปี 2001 โดยนำฉบับปี 1939 ซึ่งถูกนำไปใช้มากที่สุดมาแก้ไขเล็กน้อยโดยใช้คำที่มีความทันสมัยมากขึ้นและเปลี่ยนแปลงข้อสัญญาบางข้อให้สอดคล้องกับสภาพการชาร์เตอร์เรือในขณะนั้น โดยยังคงใช้ชื่อรหัสเดิมว่า “BALTIME 1939” เพียงแต่เพิ่มเติมคำว่า “(as revised 2001)” เท่านั้น

มีการกล่าวถึง Balttime form ว่าเป็นแบบสัญญามาตรฐานซึ่งค่อนข้างให้ประโยชน์แก่เจ้าของเรือมากกว่าชาร์เตอร์เรอร์และมีข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการ

และการดำเนินคดีมาก โดยจากการสำรวจของกองเลขานุการ UNCTAD ทำให้ทราบว่า Baltime form มีปัญหาอย่างยิ่งในข้อสัญญาเรื่องความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือ¹⁸

2.3.2 สินค้าที่เป็นของเหลว

แบบสัญญามาตรฐานหรือแบบสัญญาสำเร็จรูปสำหรับสินค้าที่เป็นของเหลวนี้ ข้อสัญญาโดยทั่วไปจะคล้ายคลึงกับแบบสัญญามาตรฐานสำหรับสินค้าแห้งเทกอง แต่จะมีรายละเอียดของเรือเกี่ยวกับถังบรรจุของเหลวเป็นพิเศษ ซึ่งโดยมากจะเป็นน้ำมัน อาจต้องระบุด้วยว่าน้ำมันเป็นแบบน้ำมันดิบ (crude petroleum products) หรือน้ำมันบริสุทธิ์ (clean petroleum products) แบบสัญญาสำเร็จรูปที่มีชื่อเสียงสำหรับการขนส่งน้ำมันหรือของเหลวอย่างอื่นได้แก่ Shelltime form และ STB form of Tanker Time Charter มีลักษณะเฉพาะบางประการดังนี้

2.3.2.1 Shelltime form

Shelltime form เป็นแบบสัญญาสำเร็จรูปสำหรับการบรรทุกน้ำมัน มีกำหนดเวลาตามแบบของอังกฤษ ฉบับที่แก้ไขปรับปรุงล่าสุดในปี 1984 คือ Shelltime 4 จัดทำโดย Shell International Marine Ltd (London) ซึ่งเป็นการแก้ไขแบบสัญญา Shelltime 3 (ฉบับปี 1963 และแก้ไขเพิ่มเติมในปี 1972) ซึ่งทำให้มีรายละเอียดและมีความชัดเจนมากขึ้น

ข้อสัญญาที่แสดงถึงความเหมาะสมในการบรรทุกน้ำมัน เช่น ข้อ 1. (b) มีความว่า “ในเวลาส่งมอบเรือ เรือจะต้องมีความเหมาะสมทุกประการสำหรับการขนส่งน้ำมันดิบและหรือผลิตภัณฑ์อื่นที่เกี่ยวข้อง” เป็นต้น

2.3.2.2 STB form of Tanker Time Charter

STB form of Tanker Time Charter เป็นแบบสัญญามาตรฐานสำหรับการบรรทุกน้ำมันหรือของเหลวอย่างอื่นมีกำหนดเวลาตามแบบของสหรัฐอเมริกา หน่วยที่ใช้ในแบบมาตรฐานจึงเป็นแบบอเมริกันนิยม เช่น US Barrels* นอกจากนี้แบบมาตรฐานนี้ยังมีความน่าสนใจในเรื่องของการชำระค่าจ้างซึ่งไม่เหมือนกับแบบมาตรฐานอื่น ๆ คือ กำหนดให้ใช้การชำระ

¹⁸ United Nations, *Charter parties : A comparative analysis*, pp.152-153.

* หน่วยวัดความจุของของเหลว ซึ่งเมื่อใช้กับการวัดปริมาณน้ำมันปิโตรเลียม 1 บาร์เรล = 36 แกลลอน ในประเทศอังกฤษ ส่วนในประเทศสหรัฐอเมริกา 1 บาร์เรล = 42 แกลลอน

เงินด้วยเช็ค¹⁹ ซึ่งเป็นผลจากวิธีปฏิบัติทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตาม พบว่ามักจะมีการแก้ไขข้อสัญญา²⁰ โดยให้มีการโอนค่าจ้างเข้าสู่บัญชีของเจ้าของเรือ

2.4 สาธารณประโยชน์ของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา

2.4.1 รายละเอียดและสภาพของเรือ

เนื่องจากตามสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจและหน้าที่ในเชิงพาณิชย์ (commercial operation) ตลอดระยะเวลาการเช่าเรือ ด้วยเหตุนี้ การที่ชาร์เตอร์เรอร์จะได้รับประโยชน์ตามสัญญามากที่สุดจึงขึ้นอยู่กับคุณลักษณะของเรือแต่ละลำ ดังนั้น รายละเอียดของเรือมีความสำคัญมาก เพราะเกี่ยวข้องกับความสามารถของเรือในการบรรทุกสินค้า โดยในสัญญาจะปรากฏรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อเรือ สัญชาติของเรือ (flag) ชั้นและประเภท (class) ปริมาตรบรรทุกและความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือ (cargo capacity) อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง (fuel consumption) และความเร็วในสภาพอากาศดี (in good weather condition) เป็นต้น

¹⁹ STB form

HIRE 3. (a) The Charterer shall pay hire for the use of the Vessel at the rate of in.....currency per ton (of 2,240 lbs.) on Vessel's deadweight as shown in Clause 2. A. per calendar month, payment to be made in advance monthly atby check without discount commencing with the date and hour the Vessel is placed at Charterer's disposal hereunder and continuing to the date and hour when the Vessel is released to Owner at the expiration of this Charter except as otherwise expressed in this Charter. Any hire paid in advance and not earned shall be returned to the Charterer at once. In no event will initial payment of hire made until Charter Party is signed and Vessel placed at Charterer's disposal as herein provided.

²⁰ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, 5th ed., (London: Informa Professional, 2003), p. 695.

นอกจากนี้ก็มักจะมีข้อสัญญากำหนดเกี่ยวกับสภาพของเรือว่าต้องมีความแข็งแรง มีระวางที่ทำความสะอาดแล้ว และมีความเหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการด้วย ซึ่งเรียกว่าเป็นข้อสัญญาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการเดินทะเลของเรือ (Seaworthiness) ถึงแม้ว่าตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์นั้น แม้จะมีได้มีข้อสัญญาดังกล่าวอย่างชัดแจ้ง แต่เจ้าของเรือก็จะมีหน้าที่ดังกล่าวโดยปริยาย (implied term*) ในเวลาเริ่มต้นของการชาร์เตอร์เรือ

ส่วนในระหว่างระยะเวลาการชาร์เตอร์เรื่อนั้น ก็มักจะมีข้อกำหนดโดยชัดแจ้งเช่นกัน ซึ่งตามปกติจะกำหนดว่าเจ้าของเรือจะต้องรักษาเรือให้อยู่ในสภาพที่ดีตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวนี้จะมีผลให้เจ้าของเรือต้องใช้วิธีการในการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมหากเกิดความชำรุดบกพร่องของเรือ โดยเจ้าของเรือจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษในความชำรุดบกพร่องของเรือต่อชาร์เตอร์เรอร์ เว้นแต่จะมีได้ใช้วิธีการในการแก้ไขข้อบกพร่องอย่างเหมาะสมดังกล่าว²¹

2.4.2 ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ

ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรืออาจกำหนดเป็นระยะเวลาที่แน่นอนหรือกำหนดเป็นช่วงเวลา คือ เป็นจำนวนวัน เดือน หรือปีก็ได้ เมื่อครบกำหนดระยะเวลา ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ที่จะต้องส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือ ณ ท่าเรือและตามวัน เวลาที่ตกลงกันได้ ในทางปฏิบัติการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลามักจะมีกำหนดระยะเวลานาน และใช้ในการเดินทางหลายเที่ยว จึงไม่อาจคาดหมายได้แน่นอนว่าเรือจะมาถึงท่าเรือที่กำหนดไว้เพื่อการส่งมอบคืนแก่เจ้าของเรือภายหลังจากการเดินทางเที่ยวสุดท้ายในวันใด เนื่องจากการเดินทางในทะเล เรือมีความเสี่ยง

* หน้าที่โดยปริยาย (implied term) เป็นหน้าที่ที่มีได้ระบุโดยชัดแจ้งในสัญญาหรือโดยการผูกพันด้วยวาจา แต่มีผลบังคับใช้กับสัญญา หน้าที่โดยปริยายสามารถเกิดขึ้นได้ (1) โดยศาลเพื่อให้เป็นไปตามเจตนาที่แท้จริงของคู่สัญญา หรือ (2) โดยบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้า (Sale of Goods Act) ข้อมูลจาก WebFinance, implied term [Online]. Available from: <http://www.businessdictionary.com/definition/implied-term.html> (August 2010)

²¹ Raoul Colinvaux, Carver's Carriage by Sea Volume 1, 13th ed. (London: Stevens & Sons, 1982), pp. 508-509.

ภัยที่จะเผชิญกับพายุได้ตลอดเวลา เรือจึงอาจมาถึงก่อนเวลาสิ้นสุดไว้ในสัญญา (underlap) หรือหลังจากเวลาสิ้นสุดที่กำหนดไว้ (overlap) ก็ได้

คู่สัญญาอาจตกลงโดยชัดแจ้งถึงกำหนดเวลา underlap หรือ overlap นี้ได้เช่น กล่าวว่าจะระยะเวลาชาร์เตอร์เรือมีกำหนด 6 เดือน โดยชาร์เตอร์เรอร์สามารถส่งมอบเรือ 20 วันก่อนหรือหลังครบกำหนดได้โดยไม่ถือเป็นการผิดสัญญา แต่ในกรณีที่สัญญามีได้ระบุข้อความไว้ ศาลคอมมอนลอว์มักจะตีความว่ากรณีนี้ถือว่าคุณสัญญามีได้มีเจตนาจะถือเอาที่กำหนดเวลาสิ้นสุดการชาร์เตอร์เรือเป็นสาระสำคัญและศาลจะกำหนดช่วงเวลาอันสมควร (reasonable time) ให้แก่คู่สัญญาโดยปริยาย โดยพิจารณาจากผลในทางการค้าเป็นสำคัญ ซึ่งโดยปกติแล้ว ศาลมักจะกำหนดช่วงเวลายืดหยุ่นให้ประมาณ 4-5% ของกำหนดเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา²²

หากชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนภายในกำหนดเวลาอันสมควรแล้วจะไม่ถือว่าชาร์เตอร์เรอร์ผิดสัญญา แต่ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือเกินกว่าระยะเวลาอันสมควรหรือเกินกว่าระยะเวลาที่สัญญาให้สิทธิไว้ แล้วแต่กรณี ชาร์เตอร์เรอร์จะเป็นฝ่ายผิดสัญญาและต้องชำระค่าจ้างในส่วนขอระยะเวลาที่เกินไปในอัตราตามราคาตลาด (market price) แต่ไม่น้อยกว่าอัตราตามสัญญา ทั้งนี้ จนถึงวันที่ได้ส่งมอบเรือคืนที่แท้จริง (actual redelivery) และยังคงต้องชำระค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือเพื่อการส่งมอบเรือคืนล่าช้านั้นด้วย

ส่วนในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์จะไม่มีสิทธิขอเงินค่าจ้างที่ชำระล่วงหน้าคืนจากเจ้าของเรือ เว้นแต่ในสัญญาได้กำหนดเวลา underlap ที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิส่งมอบเรือคืนก่อนกำหนดเวลาไว้ ชาร์เตอร์เรอร์ก็สามารถขอคืนค่าจ้างสำหรับระยะเวลาที่เหลือได้²³

²² John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 2nd ed. (London: Pitman Publishing, 1993), p. 98. อ้างถึงใน ศุภรพีชญ์ สุขประเสริฐ, “ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในเรื่องของสินค้าที่บรรทุกมากับเรือภายใต้ โทมส์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี”, หน้า 22.

²³ John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, p. 99. อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน.

2.4.3 ค่าจ้าง (Hire)

ค่าจ้าง (ภาษาอังกฤษเรียกว่า hire) เป็นค่าตอบแทนการที่เจ้าของเรือให้ชาร์เตอร์เรอร์ใช้สอยเรือพร้อมทั้งจัดหาบุคลากรและอุปกรณ์ประจำเรือให้ โดยจะคำนวณตามน้ำหนักบรรทุกของสินค้าทั้งหมด ตามระยะเวลาแห่งสัญญาในการให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ใช้สอยเรือ โดยไม่ต้องคำนึงถึงขีดความสามารถในการบรรทุกสินค้าหรือข้อจำกัดอื่น ๆ ซึ่งแตกต่างจากการชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวซึ่งเจ้าของเรือจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้า แต่เมื่อเป็นการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์จะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าอยู่แล้ว

ค่าจ้างจะคำนวณนับตั้งแต่เมื่อมีการส่งมอบเรือ (Delivery) จนถึงเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืน (Redelivery) ในสภาพที่ดี* ค่าจ้างนี้มักจะมีการชำระล่วงหน้า ส่วนมากชำระเป็นรายเดือนโดยถือตามเดือนปฏิทินหรือทุก 30 วัน ส่วนความจุของเรือ ถ้าจะคิดอัตราบรรทุกตามระดับแนวหน้าบรรทุก (loadline) ก็ต้องคิดตามแนวบรรทุกของฤดูร้อน²⁴

2.4.4 สิทธิในการเรียกเรือคืนของเจ้าของเรือ

สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลามักจะมีข้อสัญญาให้สิทธิในการเรียกเรือคืนโดยไม่ต้องดำเนินการทางศาลและไม่เสียสิทธิในการเรียกร้องอื่น ๆ ตามสัญญาเมื่อชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดชำระค่าจ้าง เพื่อให้เจ้าของเรือได้รับการชำระค่าจ้างที่ตรงตามกำหนดเวลาและป้องกันกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ประสบปัญหาด้านการเงิน อีกทั้งการบังคับใช้ข้อสัญญาที่ให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วง (liens clause) ยังมีข้อจำกัดที่เป็นผลเสียมากเนื่องจากสิทธิยึดหน่วงดังกล่าวอาจบังคับไม่ได้ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ใช่เจ้าของสินค้า ซึ่งในกรณีของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์ก็มักไม่ใช่เจ้าของสินค้า กรณีที่เจ้าของเรือจะได้รับความคุ้มครองคือจะต้องระบุสิทธิของตนลงในใบตราส่ง ซึ่งกรณีนี้ก็ไม่ปรากฏมากนักเช่นกัน²⁵

* แต่มีคดี Wye Shipping Co. v. Compagnie Paris-Orleans (1922) วินิจฉัยว่าการผิดข้อสัญญาที่มีได้มีการส่งมอบเรือคืนในสภาพดี ก่อให้เกิดสิทธิแก่เจ้าของเรือในการเรียกร้องค่าเสียหาย แต่ไม่อาจเรียกค่าจ้างในระหว่างเวลาซ่อมแซมเรือได้

²⁴ วรพจน์ สุพรรณกุล, “กฎหมายทะเลว่าด้วยเช่าเรือ”, หน้า 26.

²⁵ Harvey Williams, Chartering Documents, 3rd ed., (London: Lloyd's of London Press, 1995), p. 80. ; United Nations, Charter parties : A comparative analysis, p.177.

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน มักจะมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกเรือคืนของเจ้าของเรือเพื่อป้องกันการใช้สิทธิโดยมิชอบของเจ้าของเรือ โดยอาศัยจากความผิดพลาดหรือความเข้าใจผิดของธนาคารหรือปัญหาทางเทคนิคต่าง ๆ ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในการชำระค่าจ้างเพียงเล็กน้อยแต่มิได้มีความเสี่ยงว่าชาร์เตอร์เรอร์จะผิดนัดชำระหนี้แต่อย่างใด ข้อสัญญาที่ได้รับการพัฒนาขึ้นเพื่อป้องกันปัญหาดังกล่าวนี้จะกำหนดให้ต้องมีการแจ้งชาร์เตอร์เรอร์ถึงการมิได้ชำระค่าจ้างและให้เวลาชาร์เตอร์เรอร์ชำระเงินให้ถูกต้องเสียก่อนจึงจะสามารถเรียกเรือคืนได้ ข้อสัญญาเช่นนี้รู้จักกันในชื่อว่า “Anti-Technicality Clause” หรือ “Grace Period Clause”

2.4.5 สิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (Off-Hire)

ในระบบกฎหมายส่วนมาก หากไม่มีข้อสัญญากำหนดเป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง ความรับผิดชอบของชาร์เตอร์เรอร์ในการชำระค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาจะเป็นไปอย่างต่อเนื่อง คือ ค่าจ้างจะคำนวณนับตั้งแต่วันที่เริ่มต้นระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือไปจนถึงเวลาที่ส่งมอบเรือคืนและจะไม่หยุดชะงักถึงแม้ว่าเรือจะไม่อยู่ในสถานะที่จะสามารถให้บริการได้ตามสัญญา เช่น เรือมีความชำรุดบกพร่องและต้องทำการซ่อมแซม ดังนั้น ในสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาจึงมักจะต้องมีการตกลงเรื่องข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire clause) โดยข้อสัญญาดังกล่าวนี้จะยกเว้นหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ในการชำระค่าจ้างที่ต่อเนื่องถ้ามีเหตุการณ์ที่ตกอยู่ภายใต้ข้อสัญญา ทั้งนี้ ชาร์เตอร์เรอร์มีภาระการพิสูจน์ให้เห็นว่ามีเหตุตามข้อสัญญาดังกล่าวเกิดขึ้นซึ่งทำให้ตนมีสิทธิที่จะงดเว้นการชำระค่าจ้างให้แก่เจ้าของเรือ²⁶

ในระหว่างเวลาที่เรืออยู่ในช่วงเวลาดงดเว้นค่าจ้างชั่วคราวนี้ สัญญามาตรฐานมักจะกำหนดให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ในการหักเงินค่าจ้างที่ได้ชำระล่วงหน้าจากค่าจ้างที่ต้องชำระในงวดต่อ ๆ ไปในระยะเวลาที่สูญเสียไปจากความบกพร่องของเรือ* สิทธิของชาร์เตอร์เรอร์ที่จะไม่

²⁶ United Nations, *Charter parties : A comparative analysis*, pp. 180 – 181.

* ข้อสัญญาประเภทนี้เรียกว่าข้อสัญญาแบบ “net loss of time clause” นอกจากนี้ ยังมีข้อสัญญาแบบ “period clause” ซึ่งจะไม่มีการหักค่าจ้างที่ชำระล่วงหน้าแม้ว่าส่วนที่เรือบกพร่องจะเป็นเพียงบางส่วน (partial inefficiency) ผลจึงเป็นเช่นเดียวกับกรณีที่เรือบกพร่องโดยสิ้นเชิง (total inefficiency) คือ ชาร์เตอร์เรอร์จะไม่ต้องชำระค่าจ้างจนกว่าเรือจะอยู่ในสภาพที่พร้อมให้บริการดังเดิม

ต้องชำระค่าจ้างให้แก่เจ้าของเรือนี้จะสิ้นสุดลงทันทีที่เรือสามารถใช้งานได้ตามปกติ และแม้ว่าชาร์เตอร์เลอร์จะมีสิทธิไม่ชำระค่าจ้างตามข้อกำหนดในเรื่องการงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราวนี้ แต่ชาร์เตอร์เลอร์ยังต้องผูกพันในหน้าที่อื่น ๆ ของตนตามสัญญาอยู่ เช่น หน้าที่ในการชำระค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าล่วงเวลาคนประจำเรือ เป็นต้น²⁷

อย่างไรก็ตาม ข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราวนี้จะมีความแตกต่างกันบ้างในแต่ละแบบมาตรฐาน เช่น อาจกำหนดเหตุการณ์ที่ชาร์เตอร์เลอร์สามารถงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราวได้มากน้อยแตกต่างกัน กำหนดภาระหน้าที่ในค่าใช้จ่ายบางประการที่ตามปกติชาร์เตอร์เลอร์จะต้องรับผิดชอบในเวลาราชการเรือตามปกติ เช่น หน้าที่ในการชำระค่าเชื้อเพลิง แต่ในระหว่างเวลาดำเนินการงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราวก็อาจตกลงให้เป็นภาระของเจ้าของเรือ เป็นต้น และอาจกำหนดให้ชาร์เตอร์เลอร์ต้องจ่ายค่าจ้างตามปกติอีกครั้งเมื่อเรือกลับเข้าสู่ตำแหน่งเดิมหรือในระหว่างที่เท่ากันหากวัดจากจุดหมายปลายทางในขณะที่จะเข้าสู่การงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว ซึ่งจะทำให้ไม่เกิดปัญหาถกเถียงหากเรือเสียในขณะอยู่กลางทะเล

2.5 หลักกฎหมายต่างประเทศในสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา

ในส่วนนี้ผู้เขียนจะได้รวบรวมหลักกฎหมายและจารีตประเพณีของต่างประเทศที่สำคัญเกี่ยวกับการบังคับใช้ข้อสัญญาต่าง ๆ ในสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา โดยจะได้ศึกษาหลักกฎหมายของประเทศที่มีชื่อเสียงด้านพาณิชยนาวิทั้งในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ได้แก่ ประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีหลักกฎหมายดังกล่าวอยู่ในรูปของคำพิพากษาของศาลหรืออาจเป็นคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการ และสำหรับประเทศในระบบกฎหมายซีวิลลอว์นั้นจะได้ทำการศึกษาประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์อันเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ทั้งนี้ เพื่อทราบถึงหลักกฎหมายในเรื่องต่าง ๆ ของแต่ละประเทศและพิจารณาว่ามีความสอดคล้องกันหรือแตกต่างกันในประเด็นใดหรือไม่

²⁷ John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, p. 118. อ้างถึงใน ศุภรพีชญ์ สุขประเสริฐ, “ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในเรื่องของสินค้าที่บรรทุกมากับเรือภายใต้ โทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้”, หน้า 27.

2.5.1 หลักกฎหมายของกลุ่มประเทศคอมมอนลอร์

2.5.1.1 หลักกฎหมายของประเทศอังกฤษ

2.5.1.1.1 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล

คำว่า “tight, staunch, strong” และ “in every way fitted for the service” ซึ่งปรากฏในสัญญาเช่าเรือเป็นการแสดงถึงหน้าที่โดยชัดแจ้งในการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล (express obligation of seaworthiness) ซึ่งหมายถึงว่าเรือต้องมีความเหมาะสมในการเดินทะเลในความหมายอย่างกว้าง²⁸ โดยการที่เรือจะมีความเหมาะสมในการเดินทะเลนั้น หมายความว่า เรือจะต้องมีสภาพที่เหมาะสม มีบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ในการที่จะผจญอันตรายตามปกติ ซึ่งจากคำวินิจฉัยของศาล หน้าที่ดังกล่าวประกอบด้วยองค์ประกอบดังนี้

- (1) ความพร้อมทางกายภาพของเรือ และอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ
- (2) ความมีประสิทธิภาพของนายเรือ ลูกเรือ วิศวกร
- (3) ความพร้อมของเอกสารที่จำเป็น

นอกจากนี้ ยังหมายรวมถึงความเหมาะสมในการบรรทุกสินค้าที่กำหนด (cargoworthy) ด้วย²⁹

โดยหากปรากฏความชำรุดบกพร่องซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่เรือหรือสินค้า หรือทำให้เป็นการขนส่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือทำให้เรือไม่สามารถออกเดินทางในทะเล หรือไม่สามารถบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าได้ ในกรณีนี้ จะมีข้อสันนิษฐานในประเด็นข้อเท็จจริงอันหลีกเลี่ยงไม่ได้ว่าเรือไม่มีความเหมาะสมในการเดินทะเล³⁰

²⁸ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, p. 164.

²⁹ Martin Dockray, *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 3rd ed., (London: Cavendish Publishing, 2004), p. 46.

³⁰ คำกล่าวของผู้พิพากษา Webster ในคดี *The Arianna* (1987) (Ibid., p. 47)

หน้าที่ของเจ้าของเรือในการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล ในขณะที่เริ่มต้นการชาร์เตอร์เรือ นั้นเป็นหน้าที่ที่เจ้าของเรือจะต้องปฏิบัติแม้ว่าจะมิได้มีข้อสัญญาระบุชัดแจ้ง³¹ ทั้งนี้ ระดับขั้นของการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าของเรืออาจเหลือแค่เพียงหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ในกรณีที่มีข้อสัญญากำหนดไว้หรือมีการกำหนดให้นำ Hagues Rules หรือกฎหมายที่มีเนื้อหาในทำนองเดียวกันมาใช้บังคับกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ

ในคดี *Adamastos Shipping v. Anglo Saxon Petroleum Co.* (1958) หรือ *The Saxon Star* ศาลสูงของอังกฤษได้วินิจฉัยว่า การที่ NYPE กำหนดให้สัญญาามีผลบังคับตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (*The United States Carriage of Goods by Sea Act*) นั้น มีผลให้หน้าที่ของเจ้าของเรือในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลอยู่ในระดับเพียงหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ในเวลาก่อนและขณะเริ่มต้นการเดินทางแต่ละเที่ยวเท่านั้น ซึ่งในคดีอื่น ๆ ศาลก็ได้วินิจฉัยในทำนองเดียวกัน โดยการใช้ความเพียรพยายามดังกล่าวมิได้หมายถึงเฉพาะเจ้าของเรือเท่านั้น แต่หมายถึงลูกจ้างและตัวแทนของเจ้าของเรือด้วย³²

อย่างไรก็ตาม หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลอันเป็นผลจากการมีข้อกำหนดให้นำ Hagues Rules หรือกฎหมายที่มีเนื้อหาในทำนองเดียวกันมาใช้บังคับกับสัญญาชาร์เตอร์เรือดังกล่าวนี้ จะมีผลเฉพาะในเรื่องความรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดจากความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลเท่านั้น ดังนั้น ในขณะที่ส่งมอบเรือ หน้าที่ในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลจึงเป็นหน้าที่ที่ต้องกระทำให้เกิดผลสำเร็จ เจ้าของเรือจะอ้างไม่ได้ว่าได้ใช้ความเพียรพยายามในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลแล้ว โดยหากเรือไม่มีความเหมาะสมในการเดินทะเลหรือไม่มีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้า ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิยกเลิกสัญญา

³¹ Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea Volume 1*, p. 122.

³² United Nations, *Charter parties : A comparative analysis*, p.159. ตามคดีนี้เป็นกรณีสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวติดต่อกันแต่สามารถนำมาปรับใช้กับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาได้ โปรดดูข้อสังเกตเพิ่มเติมในหัวข้อ 3.2.3 ข้อ 9) ข้อสัญญาคุ้มครอง (Protective Clauses)

โดยอาศัยข้อสัญญาในเรื่องสิทธิยกเลิกสัญญากรณีที่ไม่ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา (Cancelling Clause)³³

การส่งมอบเรือนั้น ในปัญหาว่าหากเจ้าของเรือส่งมอบเรือไม่ตรงตามสัญญา ชาร์เตอร์เลอร์จะมีสิทธิเลิกสัญญาหรือไม่ ในประเด็นนี้ ศาลอังกฤษได้มีการเทียบเคียงกับเรื่องสัญญาซื้อขาย ซึ่งก็ได้ความเห็นแยกเป็น 2 ฝ่ายดังนี้

ฝ่ายแรกเห็นว่า หน้าที่เกี่ยวกับการส่งมอบเรือให้ถูกต้องเป็นเช่นเดียวกับในเรื่องสัญญาซื้อขาย ดังนั้น ความไม่ถูกต้องไม่ว่าในสวนใด ๆ ของรายละเอียดของเรือย่อมจะทำให้เกิดสิทธิแก่ชาร์เตอร์เลอร์ที่จะปฏิเสธไม่รับมอบเรือและมีสิทธิเลิกสัญญาได้

ฝ่ายที่สองเห็นว่า คดีก่อน ๆ ในเรื่องสัญญาซื้อขายเองก็อาจจะต้องกลับมาพิจารณาอีกครั้งและไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ไม่สามารถปรับใช้กับการส่งมอบเรือให้ถูกต้องตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาได้ ดังนั้น เฉพาะในรายละเอียดของเรือที่เป็นสาระสำคัญ (substantial ingredients) เท่านั้นที่จะเป็นข้อสัญญาที่หากมีการผิดสัญญาแล้ว ชาร์เตอร์เลอร์สามารถเลิกสัญญาได้

โดยหากพิจารณาจากการวินิจฉัยคดีของศาลอังกฤษในคดีต่าง ๆ ชาร์เตอร์เลอร์จะเลิกสัญญาเนื่องจากการส่งมอบเรือไม่ถูกต้องได้เฉพาะในกรณีดังต่อไปนี้

1) หากการที่เจ้าของเรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะของเรือนั้น กระทั่งถึงรากฐานของสัญญาและมีผลให้ชาร์เตอร์เลอร์ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้³⁴ หรือ

2) เจ้าของเรือปฏิเสธหรือไม่สามารถแก้ไขให้เรือมีคุณลักษณะตรงตามที่ระบุไว้ในสัญญา ซึ่งชี้ให้เห็นเจตนาของเจ้าของเรือที่จะไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในเรื่องคุณลักษณะของเรือในสัญญา หรือ

3) เจ้าของเรือไม่สามารถแก้ไขให้เรือมีคุณลักษณะตรงตามสัญญา และไม่สามารถส่งมอบเรือในสภาพพร้อมให้กับชาร์เตอร์เลอร์ภายในวันที่ชาร์เตอร์เลอร์สามารถใช้สิทธิ

³³ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, pp. 164-165. ; United Nations, *Charter parties : A comparative analysis*, p. 160.

³⁴ See *The Diana Prosperity* (1976) and *Cargo Ships El-Yam v. Invotra* (1958)

ยกเลิกสัญญา (cancelling date) ชาร์เตอร์เลอร์จะสามารถยกเลิกสัญญาได้โดยอาศัยข้อสัญญาในเรื่องสิทธิยกเลิกสัญญาเมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา (Cancelling Clause)³⁵

โดยในเรื่องความชำรุดบกพร่องของเรือที่ส่งมอบนั้น ถ้าเป็นความบกพร่องเล็กน้อยซึ่งไม่กระทบต่อความปลอดภัยของเรือหรือสินค้าหรือการใช้สอยเรืออย่างแท้จริง และมีได้เป็นสาระสำคัญตามความเข้าใจในทางธุรกิจ ชาร์เตอร์เลอร์อาจไม่ได้รับอนุญาตให้ยกเลิกสัญญา โดยเห็นว่าข้อสัญญาในเรื่องสิทธิยกเลิกสัญญาเมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา (Cancelling Clause) นั้นเป็นข้อสัญญาที่ลดทอนสิทธิของผู้สัญญา จึงมิได้มีการบังคับข้อสัญญาอย่างเคร่งครัดเสมอไป แม้ว่าความชำรุดบกพร่องนั้นจะเป็นการผิดข้อกำหนดบางประการในสัญญาก็ตาม³⁶

ยกตัวอย่างเช่นในคดี The Athenian Tankers Management SA v. Pyrena Shipping Inc หรือ The Arianna (1987) มีการชาร์เตอร์เรือ The Arianna ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาเป็นระยะเวลา 10 ปี โดยใช้แบบมาตรฐานของ Essotime สัญญาชาร์เตอร์เรือมีข้อกำหนดเพิ่มเติมว่าระบบเครื่องทำความสะอาดแทงก์จะต้องใช้การได้ดีภายใต้อุณหภูมิและความกดดันที่กำหนด โดยชาร์เตอร์เลอร์มีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาหากเรือไม่พร้อม (not ready) สำหรับการส่งมอบ หรือไม่มีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าทุกประการ (not in every way fitted for the service) ภายในวันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา (cancelling date) ปรากฏว่าในขณะที่ส่งมอบเรือ เรือไม่สามารถเดินเครื่องทำความสะอาดแทงก์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ชาร์เตอร์เลอร์จึงขอเลิกสัญญาเนื่องจากเรือไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่าถึงแม้จะมีการผิดข้อสัญญาในเรื่องเครื่องทำความสะอาดแทงก์ก็ตามแต่เรือก็ยังคงมีความเหมาะสมสำหรับการให้บริการ (in every way fitted for the service) การยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เลอร์จึงไม่ชอบ ทั้งนี้ ศาลได้พิพากษายืนตามคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการ โดยผู้พิพากษา Webster กล่าวว่าเรือจะมีความเหมาะสม (fit) หรือไม่ ขึ้นอยู่กับความสำคัญของความชำรุดบกพร่องนั้น ซึ่งในกรณีนี้ คณะอนุญาโตตุลาการก็เห็นว่าความชำรุดบกพร่องตามข้อเท็จจริงมิได้เป็นสาระสำคัญตามความเข้าใจในทางธุรกิจ³⁷

³⁵ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, p. 99. และโปรดดูในหัวข้อถัดไป (2.5.1.1.2 หลักกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เลอร์เมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา)

³⁶ Ibid., pp. 397, 644-645.

³⁷ Ibid., pp. 166-167, 645.

ทั้งนี้ ข้อพิพาทจะปรากฏในกรณีสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charter) เป็นส่วนมากและได้นำคำวินิจฉัยมาปรับใช้กับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาด้วย แต่ก็มีบางกรณีที่ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้

เช่น ในเรื่องเครื่องยกขนสินค้า (cargo gear) ซึ่งอาจไม่จำเป็นต้องใช้ในการบรรทุกสินค้ากรณีของสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charter) ดังนั้น การที่เช่าเรือเรือยกเล็กสัญญาด้วยเหตุความไม่พร้อมของเครื่องยกขนสินค้านี้ดังกล่าวจึงไม่ชอบ ดังในคดี *Noemijulia Steamship v. Minister of Food (1950)* ท่านอนุญาโตตุลาการ Devlin ได้ให้เหตุผลในคดีนี้ว่าเครื่องยกขนสินค้านั้นมีความแตกต่างจากระวางสินค้า เนื่องจากเครื่องยกขนสินค้านั้นอาจไม่มีความจำเป็นต้องใช้ทั้งหมดหรืออาจไม่จำเป็นต้องใช้ในบางเวลา การที่จะเตรียมพร้อมเครื่องยกขนสินค้าตั้งแต่เวลาเริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาการเช่าเรือจึงย่อมเป็นการสิ้นเปลืองแรงงานและก่อให้เกิดค่าจ่ายโดยไม่จำเป็น ซึ่งศาลอุทธรณ์ของอังกฤษก็ได้ยืนตามคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการดังกล่าว³⁸

แต่การวินิจฉัยประเด็นเรื่องเครื่องยกขนสินค้าในกรณีของสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวดังกล่าวอาจมิได้เป็นไปในทำนองเดียวกันกับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาถ้าหากมีการแสดงความประสงค์อย่างชัดแจ้งในสัญญาเช่าเรือว่าเรือจะต้องถูกส่งมอบในสภาพเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าทุกประการ (in every way fitted for the service) โดยท่านอนุญาโตตุลาการ Devlin ซึ่งได้วินิจฉัยในคดี *Noemijulia Steamship v. Minister of Food* ที่ผู้เขียนเพิ่งกล่าวถึงนั้นได้ให้ข้อสังเกตไว้โดยนัยว่าผลการวินิจฉัยอาจแตกต่างออกไปในกรณีที่สัญญาเช่าเรือระบุอย่างชัดแจ้งว่าเช่าเรือเรือมีสิทธิใช้ส่วนใด ๆ ก็ตามของเครื่องยกขนสินค้า ซึ่งในกรณีนี้สามารถอ้างได้ว่าเครื่องยกขนสินค้าทั้งหมดจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมเช่นเดียวกับสัญญาเช่าเรือที่กำหนดกระบวนการบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะหรืออนุญาตให้เช่าเรือเรือเลือกวิธีการบรรทุกสินค้าได้ ซึ่งในกรณีนี้อาจอ้างได้ว่าเครื่องยกขนสินค้าที่มีความจำเป็นต้องใช้ในการบรรทุกสินค้านั้นจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมเช่นกัน³⁹

สำหรับในกรณีที่ความชำรุดบกพร่องปรากฏภายหลังส่งมอบเรือ นั้น ในคดี *The Hongkong Fir Shipping v. Kawasaki Kisen Kaisha (1962)* ศาลอังกฤษได้วางหลักที่

³⁸ Ibid., pp. 165-166.

³⁹ Ibid.

สำคัญว่า ข้อสัญญาในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness) มิใช่ ทั้งข้อสัญญาที่เป็นเงื่อนไข (conditions) อันเป็นข้อสัญญาสำคัญซึ่งก่อให้เกิดสิทธิแก่คู่สัญญาฝ่ายที่มีได้ผิดสัญญาเล็กน้อยได้ถ้ามีการผิดข้อสัญญา (นอกเหนือจากสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหาย) หรือข้อสัญญาที่เป็นคำรับรอง (warranties) อันเป็นข้อสัญญาที่ไม่มีความสำคัญมาก คู่สัญญาฝ่ายที่มีได้ผิดสัญญาจึงไม่สามารถเลิกสัญญาได้ถ้ามีการผิดข้อสัญญา (หากเพียงสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้) แต่เป็นข้อสัญญาที่เรียกว่า innominate term (หรือเรียกอีกอย่างว่า intermediate term ซึ่งหมายถึงว่าเป็นข้อสัญญาที่อยู่กึ่งกลางในระหว่าง conditions และ warranties) ลักษณะของข้อสัญญาดังกล่าวคือ การผิดข้อสัญญานั้นจะก่อให้เกิดสิทธิแก่คู่สัญญาฝ่ายที่มีได้ผิดสัญญาในการเลิกสัญญาหรือไม่ขึ้นอยู่กับสภาพและผลของการผิดสัญญาที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณี โดยหากมีผลกระทบต่อคู่สัญญาฝ่ายที่มีได้ผิดสัญญาในลักษณะที่ลดรอนประโยชน์ที่พึงได้รับจากสัญญาอย่างมากจึงจะทำให้คู่สัญญาฝ่ายที่มีได้ผิดสัญญานั้นสามารถบอกเลิกสัญญาได้ ดังนี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถใช้สิทธิเลิกสัญญาในกรณีเกิดความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลได้หรือไม่ จึงจะต้องพิจารณาจากสภาพและผลที่เกิดจากการผิดสัญญานั้นเสียก่อน เนื่องจากการผิดหน้าที่ดังกล่าวอาจเกิดขึ้นได้หลายลักษณะ⁴⁰

ข้อเท็จจริงในคดี The Hongkong Fir คือ โจทก์เป็นเจ้าของเรือให้จำเลยชาร์เตอร์เรอร์เรือ Hongkong Fir เป็นระยะเวลา 24 เดือน โดยใช้แบบมาตรฐานของ Baltime เรือถูกส่งมอบให้ชาร์เตอร์เรอร์ที่ Liverpool ในขณะที่ส่งมอบ เรืออยู่ในสภาพใช้งานได้ดี แต่เนื่องจากเป็นเรือที่ต่อขึ้นนานแล้ว จึงต้องใช้เวลาดูแลด้วยความระมัดระวัง แต่ปรากฏว่าวิศวกรที่เจ้าของเรือจ้างมาในขณะที่ส่งมอบเรือมีจำนวนไม่เพียงพอและไม่สามารถเพียงพอ ทำให้ในระหว่างเที่ยวการเดินทางเรือแรกจาก Liverpool ไปยัง Osaka เครื่องยนต์ที่สำคัญไม่สามารถใช้งานได้ เรืออยู่ในทะเล 8 สัปดาห์ครึ่ง มีช่วงเวลาที่ซ่อมแซมเรือ (off-hire) 5 สัปดาห์และใช้ค่าใช้จ่าย 21,400 ปอนด์ในการซ่อมแซม และต้องใช้เวลาในการซ่อมแซมเรืออีก 15 สัปดาห์ที่ Osaka และใช้ค่าใช้จ่ายอีก 37,500 ปอนด์ในการทำให้เรือกลับใช้งานได้ดังเดิม ก่อนที่เรือจะกลับใช้งานได้อีกครั้ง ชาร์เตอร์เรอร์ขอเลิกสัญญาและเจ้าของเรือฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายโดยอ้างว่าชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีสิทธิเลิกสัญญา ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์วินิจฉัยโดยมีประเด็นที่ศาลจะต้องพิจารณา คือ ประการแรก หน้าที่ในการ

⁴⁰ Ibid., pp. 93,103 ; Ewan Mckendrick, Contract Law, 8th ed. (Hampshire: Palgrave Macmillan, 2009), p. 312. ; พินัย ฅ นคร, หลักกฎหมายสัญญาของประเทศอังกฤษ (กรุงเทพฯ: เพรสมีเดีย, 2542), หน้า 258.

จัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลเป็นข้อสัญญาซึ่งชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิเลิกสัญญาหากมีการผิดสัญญา (condition) หรือไม่ และประการที่สองคือ จะใช้เกณฑ์ใดในการพิจารณาว่าระยะเวลาล่าช้าเพียงใดจึงจะทำให้คู่สัญญามีสิทธิเลิกสัญญาได้ ซึ่งศาลได้วินิจฉัยว่า

(1) เจ้าของเรือผิดหน้าที่ในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล เนื่องจากไม่มีเจ้าหน้าที่วิศวกรประจำเครื่องยนต์ที่สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) เจ้าของเรือไม่ได้รับความคุ้มครองตามข้อยกเว้นข้อ 13. ของ Baltime เนื่องจากความมีประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่วิศวกรประจำเครื่องยนต์เป็นหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือ

(3) ข้อสัญญาในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลมิใช่ข้อสัญญาซึ่งชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิเลิกสัญญาหากมีการผิดสัญญา (condition) ในตัวเอง เนื่องจากการผิดหน้าที่สามารถเกิดขึ้นได้หลายลักษณะ โดยในบางกรณีก็สามารถที่จะดูแลหรือซ่อมแซมได้ซึ่งก็จะทำให้เรือกลับมีความเหมาะสมในการเดินทะเลดังเดิม แต่เมื่อทั้งข้อสัญญาและกฎหมายมิได้กำหนดว่าจะสามารถเลิกสัญญาได้หรือไม่จึงเป็นหน้าที่ของศาลที่จะต้องพิจารณา

(4) ศาลพิจารณาว่าชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิเลิกสัญญาหากการผิดหน้าที่นั้นกระทบถึงรากฐานของสัญญา โดยให้พิจารณาว่าในขณะที่เลิกสัญญานั้น ผลของการผิดสัญญาทำให้ประโยชน์ของชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญาถูกกระทบกระเทือนในสาระสำคัญหรือไม่

(5) การผิดหน้าที่ตามข้อเท็จจริงก่อให้เกิดความล่าช้ายาวนานก็จริง แต่ก็ยังไม่สามารถพิจารณาได้ว่าเป็นการกระทบถึงรากฐานของสัญญาหรือทำให้ชาร์เตอร์เรอร์สูญเสียซึ่งประโยชน์ตามสัญญาในสาระสำคัญ เว้นเสียแต่ในกรณีที่ความล่าช้านั้นจะถึงกับทำให้สัญญานั้นเป็นอันไร้ประโยชน์

(6) เมื่อพิจารณาถึงระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา (24 เดือน) นั้น ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือที่เสียไป (off-hire period) ก็ได้ถูกกำหนดโดยข้อสัญญาให้ชัดเจนเป็นส่วนขยายของระยะเวลาตามสัญญา ดังนั้น ความล่าช้านี้จึงไม่ถึงกับทำให้สัญญาเป็นอันไร้ประโยชน์ การเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์จึงไม่ชอบ⁴¹

⁴¹ Martin Dockray, Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea, pp. 59 - 61 ; Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 103.

สำหรับในกรณีที่ความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลไม่สามารถแก้ไขเยียวยาได้ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสมอันจะกระทบต่อวัตถุประสงค์ทางการค้าตามสัญญาในสาระสำคัญ นั้น ชาร์เตอร์เรอร์อาจใช้สิทธิเลิกสัญญาได้ เช่น ในคดี *Snia v. Suzuki* (1924) มีการชาร์เตอร์เรือ *Yuri Maru* ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาเป็นระยะเวลา 9 เดือน โดยจะต้องมีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการในขณะส่งมอบ แต่ถึงแม้ว่าจะเป็นเรือที่ต่อขึ้นใหม่ก็ได้ปรากฏว่าใบจักรของเรือไม่มีความแข็งแรงและเริ่มสูญเสียใบพัดหลังจากที่ระยะเวลาชาร์เตอร์เรือผ่านไปเพียงไม่ถึง 3 เดือน เจ้าของเรือได้ใช้เวลากว่า 2 เดือนในการพยายามซ่อมแซมแต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ ชาร์เตอร์เรอร์จึงขอเลิกสัญญา ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่าความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลได้ขัดขวางการปฏิบัติการชำระหนี้ตามสัญญาเป็นระยะเวลาซึ่งจะกระทบต่อประโยชน์ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือในสาระสำคัญ ชาร์เตอร์เรอร์จึงมีสิทธิที่จะเลิกสัญญาได้ ผู้พิพากษา *Bankes* ได้อธิบายว่าเป็นไปไม่ได้ที่จะอ้างว่าตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาในกรณีเช่นนี้ ชาร์เตอร์เรอร์จำต้องรอคอยอย่างต่อเนื่องไม่มีที่สิ้นสุดโดยมิได้ใช้สอยเรือและมีเพียงสิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (*off-hire*) แต่ไม่มีสิทธิเลิกสัญญาทั้งที่พฤติการณ์มีความชัดเจนว่าเขาจะไม่สามารถใช้สอยเรือได้ถึงความประสงค์ในขณะเข้าทำสัญญา

ดังนี้ อาจสรุปหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของอังกฤษได้ว่า ก่อนหรือขณะส่งมอบ เรือนั้น หากชาร์เตอร์เรอร์พบว่าเรือมีความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลแต่ไม่ถึงขนาดที่จะกระทบถึงรากฐานแห่งสัญญา ชาร์เตอร์เรอร์จะยังไม่สามารถปฏิเสธไม่รับมอบเรือและไม่สามารถเลิกสัญญาได้ทันที (เว้นแต่เจ้าของเรือปฏิเสธที่จะแก้ไขข้อบกพร่องนั้น) โดยสามารถเรียกร้องให้มีการแก้ไขข้อบกพร่องเสียก่อนเท่านั้น และถ้าหากเจ้าของเรือสามารถแก้ไขข้อบกพร่องได้ภายในวันที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิเลิกสัญญา (*cancelling date*) ชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับมอบเรือ⁴² แต่กรณีความชำรุดบกพร่องที่ปรากฏภายหลังส่งมอบเรือ การที่ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถเลิกสัญญาได้นั้น ถ้าไม่ปรากฏว่าเจ้าของเรือปฏิเสธที่จะแก้ไขความชำรุดบกพร่องของเรือซึ่งจะทำให้ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิเลิกสัญญาได้ ก็จะต้องพิจารณาถึงระยะเวลาในการแก้ไขความชำรุดบกพร่องของเจ้าของเรือ ถ้าหากมีระยะเวลายาวนานถึงขนาดทำให้วัตถุประสงค์ของชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญาถูกกระทบกระเทือนอย่างมาก ชาร์เตอร์เรอร์จึงจะมีสิทธิเลิกสัญญาได้

⁴² Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, p. 104.

2.5.1.1.2 หลักกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์เมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา

ผลของข้อสัญญาที่ให้ชาร์เตอร์เรอร์ยกเลิกสัญญาได้เมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา (Cancelling Clause) คือ ถึงแม้ว่าเจ้าของเรือจะมิได้มีการกระทำอันเป็นการผิดสัญญา แต่ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้หากว่าเรือมิได้ถูกส่งมอบตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญาซึ่งก็คือ เรือจะต้องมีความเหมาะสมในการเดินทะเลและมีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการ ดังในคดี The Madeleine (1967) และคดี The Democritos (1976)⁴³

ข้อสัญญานี้จึงทำให้ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้ทันที โดยมิได้ขึ้นอยู่กับความผิดของเจ้าของเรือ (แต่ต้องมีได้เกิดจากเหตุที่ชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบ) เช่นในคดี Smith v. Dart (1884)⁴⁴

ด้วยเหตุนี้ แม้ว่าความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลของเรือ (unseaworthiness) จะไม่ร้ายแรงเพียงพอที่จะทำให้ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาตามหลักทั่วไปได้ แต่หากความชำรุดบกพร่องหรือความไม่พร้อมต่าง ๆ นั้นเจ้าของเรือไม่สามารถแก้ไขได้ภายในวันที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญา (cancelling date) ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิยกเลิกสัญญาภายใต้ข้อสัญญา Cancelling Clause นี้⁴⁵

ผู้พิพากษาท่านหนึ่งได้กล่าวถึงกรณีที่เจ้าของเรือส่งมอบเรือที่ไม่มีความเหมาะสมในการเดินทะเล ในคดี The Hongkong Fir Shipping v. Kawasaki Kisen Kaisha (1962) (ซึ่งเป็นกรณีที่ความชำรุดบกพร่องปรากฏภายหลังส่งมอบเรือและเนื่องจากความชำรุดบกพร่องมิได้กระทบต่อประโยชน์ตามสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์ในสาระสำคัญ ชาร์เตอร์เรอร์จึงไม่สามารถเลิกสัญญาได้*) ว่า “ตามข้อสัญญาข้อ 1. ตามแบบมาตรฐานของ Baltimore เจ้าของเรือสัญญาว่าจะส่งมอบเรือที่ลิเวอร์พูลในสภาพที่มีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุก

⁴³ United Nations, Charter parties : A comparative analysis, p. 160.

⁴⁴ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 393.

⁴⁵ Ibid., p. 106.

* ข้อเท็จจริงในคดี โปรดดูในหัวข้อ 2.5.1.1.1

ประการ (in every way fitted for ordinary cargo service) เรือมิได้มีความเหมาะสมทุกประการ สำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติในขณะที่ส่งมอบเรือเนื่องจากเจ้าหน้าที่ห้องเครื่องยนต์ไม่มีความชำนาญและมีจำนวนไม่เพียงพอ โดยความบกพร่องดังกล่าวได้ปรากฏเมื่อเรือได้เริ่มออกเดินทางแล้ว ซึ่งเป็นเรื่องที่ได้โดยภาษาทั่วไปเรียกว่าเรือมีความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลด้วยเหตุความไม่มีประสิทธิภาพของห้องเครื่องยนต์ หากในคดีนี้ ความไม่ชำนาญและจำนวนที่ไม่เพียงพอของเจ้าหน้าที่ห้องเครื่องยนต์เป็นที่ทราบแก่ชาร์เตอร์เรอร์ในขณะที่ส่งมอบเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ย่อมที่จะสามารถเรียกให้เจ้าของเรือแก้ไขข้อบกพร่องในขณะที่ส่งมอบเรือที่ลิเวอร์พูลโดยอาศัยข้อ 1. ของสัญญาชาร์เตอร์เรือและสามารถปฏิเสธไม่รับมอบเรือได้จนกว่าจะเป็นไปตามข้อสัญญาดังกล่าว คือ เรือจะต้องมีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการ นอกจากนี้ หากปรากฏว่าเจ้าของเรือไม่สามารถแก้ไขความชำรุดบกพร่องได้ภายในเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาตามข้อสัญญา Cancelling Clause ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาได้โดยอาศัยข้อสัญญาดังกล่าว”⁴⁶

อย่างไรก็ตาม ในการใช้สิทธิยกเลิกสัญญาโดยเหตุความบกพร่องของเรือในขณะที่ส่งมอบนั้น ถ้าเป็นความบกพร่องเล็กน้อยซึ่งไม่กระทบต่อความปลอดภัยของเรือหรือสินค้าหรือการใช้สอยเรืออย่างแท้จริง และมีได้เป็นสาระสำคัญตามความเข้าใจในทางธุรกิจ ชาร์เตอร์เรอร์อาจไม่ได้รับอนุญาตให้เลิกสัญญา โดยเห็นว่าข้อสัญญาในเรื่องสิทธิยกเลิกสัญญาเมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา (Cancelling Clause) นั้นเป็นข้อสัญญาที่ลดทอนสิทธิของคู่สัญญา จึงมิได้มีการบังคับข้อสัญญาอย่างเคร่งครัดเสมอไป*

ทั้งนี้ ชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาภายใต้ข้อสัญญา Cancelling Clause นี้ได้จนกว่าจะถึงเวลาที่ข้อสัญญากำหนดให้สามารถให้สิทธิยกเลิกสัญญาได้ แต่ถ้าชาร์เตอร์เรอร์คาดเห็นได้ว่าเจ้าของเรือจะไม่สามารถส่งมอบเรือได้ภายในกำหนดเวลาตามสัญญา ชาร์เตอร์เรอร์ย่อมมีสิทธิตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ในการเลิกสัญญาเนื่องจากคาดว่าจะมีการผิดสัญญา (anticipatory breach)

ในคดี The Madeleine (1967) สัญญากำหนดว่าเรือจะต้องถูกส่งมอบที่กัลกัตตา โดยข้อตกลงในการยกเลิกสัญญากำหนดว่า “ในกรณีที่เรือไม่ถูกส่งมอบภายในเวลา 18.00 น. ของ

⁴⁶ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 103.

* โปรดดูคดี The Arianna (1987) ในหัวข้อ 2.5.1.1.1

วันที่ 10 พฤษภาคม 1957 ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้” ในวันที่ 9 พฤษภาคม เจ้าของเรือแจ้งต่อชาร์เตอร์เรอร์ว่าเรือจะถูกส่งมอบให้ในเช้าวันที่ 10 พฤษภาคม แต่เรือได้ถูกตรวจสอบสภาพโดยเจ้าหน้าที่สาธารณสุขของท่าเรือและได้รับคำสั่งให้พ่นยาเพื่อฆ่าเชื้อโรค ซึ่งการพ่นยาดังกล่าวไม่อาจดำเนินการให้เสร็จสิ้นได้ก่อนเที่ยงคืนของวันที่ 10 พฤษภาคม ทำให้เรือยังไม่ได้รับหนังสือรับรองจากเจ้าหน้าที่ ดังนั้น ในเวลา 8.00 น. ของวันที่ 10 พฤษภาคม ชาร์เตอร์เรอร์ได้แจ้งต่อเจ้าของเรือเพื่อขอยกเลิกสัญญา ศาลวินิจฉัยว่า ข้อสัญญาเกี่ยวกับเงื่อนไขว่าเรือจะต้องมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (seaworthiness) หมายถึงรวมถึงการต้องมีหนังสือรับรองที่จำเป็นด้วย แต่ชาร์เตอร์เรอร์ยังไม่มีสิทธิยกเลิกสัญญาตามสัญญาเพราะยังไม่ถึงกำหนดในสัญญา อย่างไรก็ตาม ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีสิทธิยกเลิกสัญญาตามหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญาทั่วไปของคอมมอนลอว์ โดยถือเป็นกรณีที่มีเหตุขัดขวางการปฏิบัติตามสัญญา หรือเป็นกรณีที่อาจคาดหมายได้ว่าจะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น⁴⁷

ในเรื่องค่าเสียหายนั้น มีคดี Nelson and Son v. Dundee East Coast Shipping (1907) วินิจฉัยว่าการใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญามิได้ทำให้ชาร์เตอร์เรอร์เสียสิทธิในการเรียกค่าเสียหายถ้าหากมีการผิดสัญญาในข้ออื่น ๆ⁴⁸ ในขณะเดียวกัน มีคดี The Democritos (1975) วินิจฉัยว่าการที่ชาร์เตอร์เรอร์เลือกที่จะไม่ใช้สิทธิยกเลิกสัญญามิได้ทำให้ชาร์เตอร์เรอร์เสียสิทธิในการเรียกค่าเสียหายตามปกติสำหรับการผิดสัญญา⁴⁹

2.5.1.1.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับข้อตกลงในการงดจ่ายค่าจ้าง

ชั่วคราว

ตามหลักกฎหมายอังกฤษนั้น ข้อตกลงในการงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire clause) เป็นข้อสัญญาที่ทำให้เกิดข้อยกเว้นในหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ที่ต้องชำระค่าจ้างอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา และชาร์เตอร์เรอร์มีภาระการพิสูจน์ว่า เหตุการณ์ดังกล่าวตกอยู่ภายใต้ข้อสัญญาที่ตกลงกันนั้น โดยปัญหาในคดีต่าง ๆ มักจะเป็นเรื่องของการตีความถ้อยคำตามข้อสัญญา โดยในคดี Royal Greek Government v. Minister of

⁴⁷ E.R. Hardy Ivamy, Case Book on Carriage by Sea, 5th ed. (London: Lloyd's of London Press, 1982), p. 52.

⁴⁸ United Nations, Charter parties : A comparative analysis, p.160.

⁴⁹ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 401.

Transport (1948) หรือ Ilissos นั้น ผู้พิพากษาได้กล่าวว่า การตีความสัญญาชาร์เตอร์เรือในกรณีนี้ คือ ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระค่าจ้างสำหรับการใช้สอยเรือเว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้อย่างชัดเจนว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเข้าข้อยกเว้นตามข้อสัญญา และหากมีข้อสงสัยในถ้อยคำว่ามี ความหมายอย่างไร ก็จะต้องตีความให้เป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือเพราะเป็นการที่ชาร์เตอร์เรอร์ พยายามที่จะตัดสิทธิของเจ้าของเรือในการได้รับค่าจ้าง⁵⁰

คดีที่เกิดขึ้นมักจะเป็นเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับการเสียเวลาของเรือจากการขาด กำลังคน ขาดที่เก็บสินค้าหรือเครื่องยนต์ เรือเกิดเสียหายขัดข้อง เช่นในคดี Ilissos ดังกล่าว ลูกเรือ และคนงานปฏิเสธที่จะเดินเรือยกเว้นแต่จะเป็นกองเรือภายใต้ความคุ้มกัน ศาลอังกฤษพิพากษา ว่ากรณีดังกล่าวมิใช่การขาดกำลังคน เพราะการขาดกำลังคนหมายถึงการที่จำนวนคนไม่เพียงพอ ต่อการปฏิบัติงานจริงเท่านั้น ชาร์เตอร์เรอร์จึงยังมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าจ้างต่อไป

ในคดี Actis Co.Ltd. v. Sanko Steamship Co. Ltd. (1982) หรือ The Aquacharm สัญญามีข้อตกลงว่า ในกรณีที่เกิดการเสียเวลาเนื่องจากการขาดกำลังคนหรือเสบียง อาหาร เกิดเพลิงไหม้ เครื่องยนต์เกิดขัดข้องหรือได้รับความเสียหาย หรือเกิดเหตุอื่นขัดขวางมิให้ เรือทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ การจ่ายค่าจ้างจะหยุดลงในระหว่างช่วงเวลาที่เกิดเหตุเช่นนั้น ต่อมาเมื่อเรือเดินทางถึงคลองปานามา เจ้าหน้าที่ไม่อนุญาตให้เรือผ่าน เนื่องจากเรือบรรทุก ถ่านหินน้ำหนักเกินขนาดที่เรือจะผ่านลำคลองเข้าไปได้จึงต้องถ่วงถ่านหินบางส่วนลงในเรือลำอื่น ก่อนจึงสามารถผ่านได้ การดำเนินการดังกล่าวใช้เวลา 9 วัน ชาร์เตอร์เรอร์ต่อสู้ว่าตนไม่ต้องชำระ เงินในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ศาลอุทธรณ์พิพากษาว่าเรือไม่ตกอยู่ในข้อตกลงการงดจ่ายเงิน ชั่วคราว (Off-hire) เนื่องจากเรือยังคงมีประสิทธิภาพที่จะดำเนินการต่าง ๆ ได้ ข้อขัดข้องเกิดจาก สาเหตุภายนอก มิใช่เกิดจากประสิทธิภาพของเรือ

2.5.1.1.4 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนซึ่งไม่ เป็นไปตามกำหนดเวลา

หลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษที่เกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนซึ่งไม่ เป็นไปตามกำหนดเวลา ทั้งในกรณีการส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา (underlap) และหลัง ครบกำหนดเวลา (overlap) มีดังนี้

⁵⁰ Ibid., 405.

ก. การส่งมอบเรือค้ำก่อนครบกำหนดเวลา

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือค้ำก่อนครบกำหนดเวลาตามสัญญา ชาร์เตอร์เรอร์จะไม่มีสิทธิขอเงินค่าจ้างที่ชำระล่วงหน้าคืนจากเจ้าของเรือ เว้นแต่ในสัญญาได้กำหนดเวลา overlap ที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิส่งมอบเรือค้ำก่อนกำหนดเวลาไว้ ชาร์เตอร์เรอร์ก็สามารถขอคืนค่าจ้างสำหรับระยะเวลาที่เหลือได้⁵¹

แต่หากชาร์เตอร์เรอร์ขอส่งมอบเรือค้ำก่อนครบระยะเวลาโดยไม่มีสิทธิและยังมีค่าจ้างงวดถัดไปที่ต้องชำระนั้น มีปัญหาว่าเจ้าของเรือสามารถปฏิเสธที่จะไม่รับมอบเรือค้ำและเรียกค่าจ้างต่อไปได้หรือไม่

หลักทั่วไปของสัญญามีว่าเมื่อมีการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายมีสิทธิที่จะยอมรับการไม่ปฏิบัติตามสัญญานั้นและเรียกค่าเสียหาย หรือเลือกที่จะคงสัญญานั้นไว้และให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไป ดังเช่นในคดี *White & Carter v. McGregor* (1962)⁵²

อย่างไรก็ตาม ในคดีเดียวกันนี้ ผู้พิพากษา (Lord Reid) ได้กล่าวถึงข้อยกเว้นของหลักดังกล่าวว่า “ในกรณีที่คู่สัญญาไม่มีประโยชน์ทางการเงินหรือประโยชน์อื่นใดโดยชอบในการให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปมากกว่าที่จะเรียกค่าเสียหาย เขาก็ไม่สามารถที่จะเหนี่ยวรั้งคู่สัญญาอีกฝ่ายให้มีการะเพิ่มมากขึ้นโดยที่เขาเองก็ได้รับประโยชน์อันใด”⁵³

และในคดี *The Puerto Buitrago* (1976) ศาลอุทธรณ์ก็ได้วินิจฉัยว่า ในกรณีที่ค่าเสียหายที่เจ้าของเรือได้รับเป็นการเยียวยาที่เพียงพอแล้วและการปฏิเสธไม่รับมอบเรือค้ำของเจ้าของเรือ นั้นไม่มีเหตุผลสมควรแต่อย่างใด เจ้าของเรือก็จะต้องรับมอบเรือค้ำและเรียก

⁵¹ John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, p. 99. อ้างถึงใน ศุภรพีชญ์ สุขประเสริฐ, “ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในเรื่องของสินค้าที่บรรทุกมากับเรือภายใต้ ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้”, หน้า 22.

⁵² Ibid., p.138.

⁵³ Jawdat Khurshid. *Ocean Marine Navigation Ltd. v Koch Carbon Inc* [2003] APP.L.R. 07/31 [Online]. Available from: <http://www.nadr.co.uk/articles/published/ArbitrationLR/Ocean%20Navigation%20v%20Koch%202003.pdf> (June 2010)

ค่าเสียหาย* เพราะฉะนั้น ตามหลักกฎหมายอังกฤษจึงดูเหมือนว่าในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนก่อนครบระยะเวลาโดยที่ชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีทางที่จะตัดสินใจเป็นอย่างอื่นแล้ว ศาลมักจะยืนยันให้เจ้าของเรือต้องรับมอบเรือคืนและเรียกค่าเสียหายโดยพิจารณาว่าเป็นค่าเสียหายที่เพียงพอแล้ว⁵⁴

อีกคดีหนึ่งที่ศาลวินิจฉัยชี้ว่าเจ้าของเรือจะต้องรับมอบเรือคืน คือ ในคดี *Clea Shipping Corp. v. Bulk Oil International Ltd.* (1983) หรือ *The Alaskan Trader* (No. 2) มีการชาร์เตอร์เรือโดยใช้แบบมาตรฐานของ NYPE มีกำหนดระยะเวลา 24 เดือน โดยให้ส่งมอบในเดือนธันวาคม ปี 1979 ในเดือนตุลาคม 1980 เครื่องยนต์เรือเสียหายซึ่งเป็นที่แน่ชัดว่าจะใช้เวลาหลายเดือนในการซ่อมแซม ชาร์เตอร์เรอร์แจ้งแก่เจ้าของเรือว่าจะไม่ใช้เรืออีกต่อไป แต่เจ้าของเรือก็ยังคงดำเนินการซ่อมแซมเรือจนกระทั่งเสร็จสิ้นในเดือนเมษายน 1981 อย่างไรก็ตาม ชาร์เตอร์เรอร์ปฏิเสธที่จะออกคำสั่งแก่นายเรือและกล่าวว่าสัญญาได้สิ้นสุดลงแล้ว แต่เจ้าของเรือก็ได้สนใจต่อการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์และยังคงให้เรืออยู่กับชาร์เตอร์เรอร์ต่อไป โดยยังคงมีลูกเรือและพร้อมที่จะออกเดินทาง ชาร์เตอร์เรอร์ก็ยังชำระค่าจ้างอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งระยะเวลาตามสัญญาสิ้นสุดลงในเดือนธันวาคมปี 1981 ชาร์เตอร์เรอร์จึงมาฟ้องคดีเพื่อเรียกค่าจ้างที่ได้ชำระไปเนื่องจากเจ้าของเรือควรจะได้ยอมให้สัญญาเลิกกันและเรียกเอาค่าเสียหายแทน อนุญาโตตุลาการกล่าวว่า เจ้าของเรือไม่จำเป็นต้องยอมรับการเลิกสัญญาในเดือนตุลาคม 1980 แต่ควรจะได้ยอมรับการเลิกสัญญาในเดือนเมษายน 1981 เนื่องจากการปฏิเสธของชาร์เตอร์เรอร์นั้นแสดงอย่างชัดแจ้งว่าสัญญาได้จบสิ้นลงแล้ว เจ้าของเรือไม่มีประโยชน์โดยชอบในการที่จะคงรักษาสัญญานั้นไว้โดยไม่เลือกที่จะเรียกค่าเสียหาย โดยปฏิเสธข้ออ้างของเจ้าของเรือในเรื่องการปฏิบัติตามข้อกำหนดของธนาคาร ความยากลำบากในการประเมินความเสียหาย และความยากลำบากที่จะเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่น ซึ่งศาลก็ได้ยืนตามคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการ⁵⁵

แต่ถ้าหากสัญญามีข้อกำหนดในทำนองว่าค่าจ้างจะต้องชำระจนกว่าจะถึงกำหนดเวลาสิ้นสุดสัญญา (termination date) โดยไม่ต้องพิจารณาว่าจะมีการส่งมอบเรือคืนก่อน

* แต่มีคดี *The Odenfeld* (1978) ผู้พิพากษาท่านหนึ่งกล่าวว่า เจ้าของเรือยังคงมีสิทธิที่จะให้เรือยังคงอยู่กับชาร์เตอร์เรอร์ในช่วงเวลาหนึ่งและเรียกค่าเสียหาย

⁵⁴ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, p. 138.

⁵⁵ *Ibid.*

ครบกำหนดเวลาหรือไม่ ในกรณีนี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับผิดชอบชำระค่าจ้างจนกว่าจะสิ้นสุดสัญญา (คดี Reindeer Steamship v. Forslind [1908])⁵⁶

ทั้งนี้ ในการเรียกค่าเสียหายของเจ้าของเรือเมื่อชาร์เตอร์เรอร์ไม่ประสงค์ที่จะปฏิบัติตามสัญญาต่อไปหรือผิดสัญญา ค่าเสียหายที่เจ้าของเรือสามารถเรียกร้องได้ซึ่งพิจารณาได้ในเบื้องต้น (prima facie) คือ ส่วนต่างระหว่างอัตราค่าจ้างตามสัญญาและอัตราตลาด หรืออาจเป็นค่าเสียหายอื่นใดที่เป็นผลธรรมดาและผลโดยตรงจากการผิดสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์⁵⁷

ข. การส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาและอัตราค่าจ้างเมื่อเกินระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ

การส่งมอบเรือคืนนั้นนอกจากจะพิจารณาถึงกำหนดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามปกติแล้วยังต้องพิจารณาถึงช่วงเวลาที่คู่สัญญากำหนดเพิ่มเติมในสัญญาโดยชัดแจ้ง (expressed margin) และช่วงเวลาที่ศาลกำหนดเพิ่มเติมให้โดยปริยาย (implied margin) ในกรณีที่คู่สัญญามีได้กำหนดระยะเวลาเพิ่มเติมในสัญญาโดยชัดแจ้งด้วย ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการเดินทางเที่ยวสุดท้ายของเรือ (final voyage) คือ ในการพิจารณาว่าคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายของชาร์เตอร์เรอร์ชอบหรือไม่จำเป็นต้องพิจารณาด้วยว่าระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือถูกขยายหรือไม่ โดยความชอบของคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายจะพิจารณาในขณะออกคำสั่ง ถ้าหากในเวลาที่ยกคำสั่งนั้นสามารถคาดการณ์ได้ว่าจะมีการส่งมอบเรือคืนภายในระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ (รวมถึง expressed margin และ implied margin) เจ้าของเรือจะไม่สามารถปฏิเสธในการออกเดินทางได้* ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับถ้อยคำที่ระบุในสัญญาด้วย

⁵⁶ Ibid., p.139.

⁵⁷ Ibid.

* แต่อย่างไรก็ตาม หากพฤติการณ์เปลี่ยนแปลงไปทำให้คำสั่งไม่ชอบอีกต่อไป เจ้าของเรือก็อาจหลุดพ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ในการออกเดินเรือ เช่นในคดี Torvald Klaverness v. Arni Maritime [1995] หรือ The Gregos ในขณะที่ชาร์เตอร์เรอร์ออกคำสั่งนั้นคาดการณ์ได้ว่าการเดินเรือเที่ยวสุดท้ายจะสมบูรณ์ภายในระยะเวลาสูงสุดตามสัญญาแต่ปรากฏว่าหลังจากออกคำสั่งมีเรือลำหนึ่งเกยตื้นทำให้เข้าถึงท่าเรือเพื่อทำการขนถ่ายสินค้าในเที่ยวการเดินทางก่อนและการบรรทุกสินค้าสำหรับการเดินเรือเที่ยวสุดท้ายล่าช้าซึ่งจะทำให้ไม่สามารถครอบคลุมการเดินทางเที่ยวสุดท้ายได้ภายในระยะเวลาขั้นสูงสุดตามสัญญา เจ้าของเรือจึงปฏิเสธคำสั่งให้เรือออก

ยกตัวอย่างเช่น ในคดี The Dione (1975) มีการเช่าเรือตามแบบมาตรฐานของ Balltime โดยมีข้อกำหนดว่า “for a period of 6 months time charter 20 days more or less in Charterers’ option” ระยะเวลาการเช่าเรือ 6 เดือนครบกำหนดในวันที่ 8 กันยายน 1970 ดังนั้น ระยะเวลาอีก 20 วันหลังจากครบกำหนด 6 เดือนอันเป็นกำหนดเวลาขั้นสูงสุดที่ให้ส่งมอบเรือคืนได้ คือ วันที่ 28 กันยายน ข้อเท็จจริงปรากฏว่าในวันที่ 24 กรกฎาคม ในขณะที่กำลังขนถ่ายสินค้าออกจากเรือที่ Ancona ชาร์เตอร์เรือได้แสดงความจำนงที่จะให้เรือออกเดินทางไปยัง River Plate ซึ่งเป็นเที่ยวการเดินทางที่คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 73 วัน และแม้ว่าเจ้าของเรือจะได้โต้แย้งแล้ว แต่ชาร์เตอร์เรือก็ยังคงให้เรือออกเดินทางในวันที่ 2 สิงหาคม โดยเรือได้ถูกส่งมอบคืนในวันที่ 7 ตุลาคม ศาลอุทธรณ์มีคำวินิจฉัยโดยเสียงข้างมากกว่า

(1) ข้อสัญญากำหนดช่วงเวลาเพิ่มเติม (expressed margin) ไว้แล้ว คือ “20 days more or less” และไม่มีช่องทางที่จะขยายระยะเวลาโดยปริยาย (implied margin) ได้อีก

(2) ระยะเวลาการเช่าเรือสิ้นสุดเมื่อ 28 กันยายน และคำสั่งของชาร์เตอร์เรือให้เรือออกเดินทางไปยัง River Plate เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม นั้นไม่ชอบ เนื่องจากไม่สามารถที่จะคาดได้ว่าเรือจะสามารถส่งมอบคืนได้ทันภายในระยะเวลาการเช่าเรือ

(3) ชาร์เตอร์เรือจะต้องชำระค่าจ้างตามอัตราตลาดซึ่งสูงกว่าอัตราตามสัญญาตั้งแต่วันที่ 28 กันยายนถึงวันที่ 7 ตุลาคม

ในคดี The Dione ดังกล่าวนั้นจะเป็นตัวอย่างสำหรับกรณีการระบุเวลาขั้นสูงสุดโดยชัดแจ้ง (expressed margin) ส่วนกรณีที่ระยะเวลาการเช่าเรือจะถูกขยายโดยปริยาย (implied margin) คือในกรณีที่สัญญากำหนดช่วงเวลาการเช่าเรือไว้ตามปกติ เช่น 6 เดือน หรือ 2 ปี ศาลก็จะกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสม (reasonable margin) ให้เนื่องจากในทางปฏิบัติ ชาร์เตอร์เรือจะไม่สามารถคำนวณได้ถึงกำหนดเวลาที่แน่นอนที่เรือจะสามารถส่งคืนให้แก่เจ้าของเรือ เมื่อระยะเวลาถูกขยายโดยปริยายแล้ว ชาร์เตอร์เรือก็จะไม่ผิดสัญญาถ้าออกคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยคาดหมายได้ว่าเรือจะสามารถถูกส่งมอบคืนภายในกำหนดเวลาที่ถูก

เดินทางเที่ยวสุดท้ายและให้ชาร์เตอร์เรือเปลี่ยนแปลงคำสั่ง แต่ชาร์เตอร์เรือก็ยังยืนยันคำสั่งเดิม ศาลสูงของอังกฤษวินิจฉัยเป็นเอกฉันท์กลับคำพิพากษาศาลอุทธรณ์และยืนตามคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการว่าเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรือได้

ขยายนั้น เช่นในคดี The Democritos (1976) สัญญาชาร์เตอร์เรือมีข้อกำหนดเรื่องระยะเวลาว่า “duration about 4-6 months” ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่าระยะเวลาสมควรได้รับการขยาย ซึ่งอนุญาตตุลาการได้ขยายให้ 5 วัน

ระยะเวลาที่ศาลหรืออนุญาตตุลาการจะกำหนดให้ในกรณีของ implied margin นั้นจะขึ้นอยู่กับสภาพการณ์ของแต่ละคดี แต่ก็ค่อนข้างที่จะต้องพิจารณาจากระยะเวลาพื้นฐานของการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาเป็นสำคัญ⁵⁸

ส่วนในปัญหาเรื่องอัตราค่าจ้างที่ชาร์เตอร์เลอร์จะต้องชำระในช่วงเวลา overlap ถ้าอัตราตามราคาตลาดสูงกว่าอัตราตามสัญญานั้น ในหลักกฎหมายอังกฤษมีความเห็นที่แตกต่างกันบ้างดังจะกล่าวถึงในคดี The London Explorer (1971) และคดี The Peonia (1991) โดยเปรียบเทียบกับคดี The Dione ที่เพิ่งกล่าวถึงดังนี้

ในคดี The London Explorer ประเด็นแห่งคดีเป็นกรณีที่อัตราค่าจ้างตามราคาตลาดในช่วงเวลา overlap ต่ำกว่าที่กำหนดในสัญญา* แต่ได้มีการถกเถียงกันถึงประเด็นว่าถ้าอัตราตลาดสูงกว่าอัตราตามสัญญา เจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายถึงแม้ว่าคำสั่งในการออกเดินเรือเที่ยวสุดท้ายของชาร์เตอร์เลอร์จะชอบได้หรือไม่ ซึ่งมีบางท่าน (Lord Morris, Lord Guest และ Lord Donovan) เห็นว่า แม้ว่าจะระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาจะไม่ใช้สาระสำคัญของสัญญา ซึ่งทำให้การใช้เรือต่อไปหลังครบกำหนดเวลาไม่เป็นการผิดสัญญา แต่การส่งมอบเรือคืนก็ยังคงต้องอยู่ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม ดังนั้น ชาร์เตอร์เลอร์จะต้องรับผิดชอบในค่าจ้างตามสัญญา

⁵⁸ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, p. 136.

* คดีนี้ มีการชาร์เตอร์เรือ The London Explorer โดยใช้แบบมาตรฐานของ NYPE ในสัญญาจะบอกระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือไว้ว่า “12 months 15 days more or less in Charterers option” โดยคำว่า “about” ซึ่งอยู่ก่อนหน้าถูกขีดออก เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยคาดว่าจะสามารถส่งมอบคืนภายในกำหนดเวลา แต่เนื่องจากการจลาจลซึ่งไม่คาดเห็นมาก่อนจึงได้ส่งมอบเรือคืนเกินกำหนดเวลา ปรากฏว่าค่าระวางเรือตกลงในช่วงนั้น ชาร์เตอร์เลอร์อ้างว่าตนมีหน้าที่ต้องชำระค่าเสียหายเป็นค่าจ้างตามราคาตลาดในช่วง overlap นั้น มิใช่ชำระอัตราตามสัญญาซึ่งสูงกว่า ศาลสูงของอังกฤษปฏิเสธข้อกล่าวอ้างนี้ โดยวินิจฉัยว่าตามข้อ 4. ของสัญญาที่กำหนดให้ต้องชำระค่าจ้างจนกว่าจะส่งมอบเรือคืนนั้นยังมีผลใช้บังคับอยู่แม้ว่าชาร์เตอร์เลอร์จะส่งมอบเรือคืนเกินกำหนดระยะเวลาอันเป็นการผิดสัญญา

และค่าจ้างเพิ่มเติมหากอัตราตลาดสูงกว่าอัตราตามสัญญา เป็นค่าเสียหายในการที่ไม่ส่งมอบเรือคืนภายในระยะเวลาที่เหมาะสม แต่บางท่าน (Lord Reid และ Lord Cross) ก็ไม่เห็นด้วยกับความเห็นนี้

สำหรับในคดี Hyundai Merchant Marine v. Gesuri Chartering (1991) หรือ The Peonia นั้น ศาลอุทธรณ์ได้วินิจฉัยว่า ความชอบด้วยกฎหมายของคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายมิได้คุ้มครองชาร์เตอร์เรอร์จากการใช้ค่าเสียหายหากได้ส่งมอบเรือคืนเกินกว่าระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ ชาร์เตอร์เรอร์จึงต้องจ่ายค่าจ้างตามอัตราตลาดเมื่อไม่สามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ (ซึ่งรวมถึง expressed หรือ implied margin แล้ว)

ในคดี The Peonia นี้ มีการวางหลักกฎหมายบางส่วนต่างจากในคดี The Dione คือ ในคดี The Dione Lord Denning กล่าวว่ากรณีที่มีการออกคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบ (legitimate last voyage order) คือ คาดว่าเรือจะสามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในกำหนดเวลาแล้วเจ้าของเรือต้องให้มีการปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ถ้าหากปรากฏว่าเรือไม่สามารถส่งมอบคืนได้ภายในกำหนดเวลาไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตามโดยมิใช่ความผิดของฝ่ายใด ก็ยังคงต้องมีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปจนกว่าการเดินทางจะเสร็จสมบูรณ์แม้ว่าจะล่วงเลยจากกำหนดเวลาตามสัญญาแล้วและชาร์เตอร์เรอร์จะต้องจ่ายค่าจ้างเพียงแค่อัตราในสัญญา จนกว่าจะส่งมอบเรือคืนแม้ว่าอัตราค่าจ้างในตลาดจะสูงขึ้นก็ตาม แต่ในคดี The Peonia ผู้พิพากษาให้ความเห็นว่าแม้คำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายของชาร์เตอร์เรอร์จะชอบแต่ถ้าหากเกิดเหตุการณ์ใดก็ตามที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในกำหนดเวลาอันสมควร (เว้นแต่เป็นความผิดของเจ้าของเรือ) ชาร์เตอร์เรอร์ก็จะเป็นฝ่ายผิดสัญญาและถ้าหากอัตราค่าจ้างในตลาดสูงขึ้น ชาร์เตอร์เรอร์ก็ต้องจ่ายค่าจ้างตามอัตราตลาดตั้งแต่สิ้นสุดกำหนดเวลาตามสัญญาซึ่งรวมถึง expressed หรือ implied margin จนกว่าจะส่งมอบเรือคืน ซึ่งต่อมาในคดี The Gregos (1995) ศาลก็ได้วินิจฉัยโดยอ้างคดี The Peonia นี้⁵⁹

การที่จะต้องเปลี่ยนจากการชำระค่าจ้างจากอัตราตามสัญญาเป็นอัตราตลาดที่สูงขึ้นนั้นจะไม่เกิดขึ้นก่อนเวลาสุดท้ายที่ได้รับอนุญาตให้ส่งมอบเรือคืน (The Black Falcon [1991]) ดังนั้น ถึงแม้ในกรณีที่คำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายของชาร์เตอร์เรอร์ไม่ชอบ แต่

⁵⁹ Martin Dockray, *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, pp. 331-332.

เจ้าของเรือยังคงให้มีการออกเดินเรือโดยมิได้สละสิทธิ (waiver) ในการเรียกเอาค่าเสียหาย เจ้าของเรือก็จะมีสิทธิได้รับค่าจ้างในอัตราตามสัญญาจนครบระยะเวลาตามสัญญาและในอัตราตลาดจนกว่าจะส่งมอบเรือคืน เช่นในคดี The Dione ที่ได้กล่าวถึงในตอนต้น

ค. ความหมายของอัตราตลาด

ปัญหาว่าอัตราตลาดมีความหมายว่าอย่างไรนั้นมีคดี Arta Shipping Co. Ltd. V. Thai Europe Tapioca Service Ltd. (1977) หรือ The Johnny ซึ่งข้อเท็จจริงมีว่าได้มีการทำสัญญาเช่าเรือ The Johnny สำหรับระยะเวลาอย่างน้อย 11 เดือนหรืออย่างมาก 13 เดือน (minimum 11/maximum 13 calendar months) โดยใช้แบบมาตรฐานของ Baltime ระยะเวลาส่งมอบเรือคืนสูงสุด 13 เดือนปฏิทินนั้นจะสิ้นสุดลงในวันที่ 7 พฤศจิกายน ปกติในวันที่ 19 กันยายน ชาร์เตอร์เรอร์กำหนดเที่ยวการเดินทางจากอังกฤษไปยังเมือง Karachi โดยเรือได้บรรทุกสินค้าที่ Rotterdam ระหว่างวันที่ 2 ถึง 18 ตุลาคมและถูกส่งมอบคืนที่ Karachi ในวันที่ 7 ธันวาคม เจ้าของเรืออ้างว่าข้อสัญญาข้อ 7.⁶⁰ มีผลใช้บังคับโดยค่าจ้างที่เขามีสิทธิได้รับตั้งแต่วันที่ 7 พฤศจิกายนถึง 7 ธันวาคม คือ ค่าจ้างในอัตราตลาดสำหรับสัญญาเช่าเรือเที่ยวเดียว (a time charter trip) จากอังกฤษไปยัง Karachi ในขณะนั้น แต่ชาร์เตอร์เรอร์โต้แย้งว่าอัตราค่าจ้างที่เหมาะสม คือ อัตราตลาดสำหรับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาที่มีระยะเวลา 11 หรือ 13 เดือน ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยโดยเสียงข้างมากว่าถ้อยคำในข้อสัญญาข้อที่ 7. ที่ว่าถ้าอัตราตลาด “สูงกว่าอัตราที่กำหนดในสัญญา” (“if higher than the rate stipulated herein”) ซึ่งให้เห็นถึงการเปรียบเทียบอัตราค่าจ้างสำหรับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาในช่วงเวลาที่ต่างกัน โดยมีได้มุ่งที่จะเปรียบเทียบอัตราค่าจ้างสำหรับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา (rate for a period) กับอัตราค่าจ้างสำหรับเที่ยวการเดินทางเรือหนึ่ง (rate for a trip) ดังนั้น อัตราตลาดที่

⁶⁰ “...Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re-delivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.”

เหมาะสม คือ อัตราค่าจ้างในขณะนั้นสำหรับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาที่มีลักษณะใกล้เคียงกับสัญญาเช่าเรือพิพาทมากที่สุด⁶¹

2.5.1.1.5 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและการเรียกเรือคืน

หากเช่าเรือเรือชำระค่าจ้างไม่ตรงตามกำหนดเวลา เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกเรือคืนจากการให้บริการและทำให้สัญญาสิ้นสุดลง อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือจะไม่สามารถเรียกเรือคืนได้ถ้าหากการชำระค่าจ้างไม่ตรงตามกำหนดเวลานั้นสืบเนื่องจากกระบวนการชำระเงินที่เจ้าของเรือได้ยอมรับมาในครั้งก่อน ๆ นั้น จนกว่าจะได้มีหนังสือแจ้งว่าจะบังคับสิทธิของตนอย่างจริงจังหากมีการชำระเงินไม่ตรงกำหนดเวลาในคราวต่อไป

การเรียกเรือคืนนี้หมายถึงการเรียกเรือคืนโดยถาวร เจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะหยุดพักการให้บริการชั่วคราวเว้นแต่สัญญาจะให้สิทธิไว้ เช่นในคดี *International Bulk Carriers v. Evlogia Shipping* (1987) หรือ *The Mihalios*⁶² โดยการเรียกเรือคืนโดยชอบจะทำให้สัญญานี้สิ้นสุดลง⁶³

ในการเรียกเรือคืนนั้น เจ้าของเรือต้องแจ้งแก่เช่าเรือเรือ การแจ้งแก่นายเรือว่าจะเรียกเรือคืนไม่มีผลบังคับต่อเช่าเรือเรือ ดังในคดี *The Georgios C.* (1917) Lord Denning ได้กล่าวไว้ว่า “การที่เจ้าของเรือเพียงแต่แจ้งคำบอกกล่าวแก่นายเรือของเขานั้นย่อมไม่เป็นการเพียงพอ หากเจ้าของเรือจะใช้สิทธิเรียกเรือคืน เจ้าของเรือจะต้องแจ้งคำบอกกล่าวแก่เช่าเรือเรือ และการเรียกเรือคืนจะมีผลเมื่อเช่าเรือเรือได้รับคำบอกกล่าวนั้น”⁶⁴

⁶¹ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, p. 613.

⁶² Ibid., p. 277.

⁶³ A.A. Mocatta, M.J. Mustill, and S.C. Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, p. 365.

⁶⁴ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, p. 278.

นอกจากนี้ เจ้าของเรือยังต้องแจ้งอย่างชัดเจนว่าจะใช้สิทธิเรียกเรือคืน การแจ้งโดยใช้ข้อความที่ดีความได้หลายนัยว่าอาจจะเลิกหรือไม่เลิกสัญญาอันไม่ถือว่าเพียงพอ (ตามคดี *The Aegnoussiots* [1977])⁶⁵

สิทธิในการเรียกเรือคืนของเจ้าของเรือนั้นจะไม่สูญสิ้นไปโดยการที่ชาร์เตอร์เรอร์ชำระค่าจ้างในภายหลังแม้ก่อนที่เจ้าของเรือจะแจ้งคำบอกกล่าวว่าจะใช้สิทธิเรียกเรือคืน ถ้าเจ้าของเรือมิได้ยอมรับการชำระค่าจ้างล่าช้า นั่น คดีของศาลอังกฤษที่มีชื่อเสียงในประเด็นนี้ คือคดี *The Laconia* (1977) ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเซเชนจ์ มีข้อกำหนดว่าค่าจ้างจะชำระเป็นเงินสด โดยจะจ่ายครึ่งเดือนล่วงหน้า ถ้าหากจ่ายไม่ตรงเวลา เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเรือคืน ชาร์เตอร์เรอร์ชำระค่าจ้างล่าช้าไป 1 วัน เจ้าของเรือจึงใช้สิทธิเรียกเรือคืน ศาลสูงของอังกฤษพิพากษาว่าเจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเรือคืนได้ การมิได้ชำระค่าจ้างล่วงหน้าตามกำหนดเวลาไม่อาจแก้ไขได้โดยการชำระในภายหลัง⁶⁶

ทั้งนี้ เวลาสุดท้ายที่จะถือว่าเป็นการชำระค่าจ้างในแต่ละงวดตรงตามกำหนดเวลาให้ถือเอาเวลาที่เที่ยงคืนของวันที่ถึงกำหนด ดังในคดี *Afovos Shipping Co SA v. R Pagnan and F Lli* (1983) หรือ *The Afovos* มีการชาร์เตอร์เรือภายใต้สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ข้อ 31. ของสัญญากำหนดไว้ว่า “เมื่อค่าจ้างถึงกำหนดแล้วและยังไม่ได้มีการชำระก่อนที่เจ้าของเรือจะใช้สิทธิเรียกเรือคืน...จะต้องแจ้งคำบอกกล่าวให้เวลาแก่ชาร์เตอร์เรอร์เป็นเวลา 48 ชั่วโมง” ค่าจ้างในงวดนั้นถึงกำหนดในวันที่ 14 มิถุนายน 1979 เจ้าของเรือแจ้งคำบอกกล่าวในเวลา 16.40 นาฬิกาของวันดังกล่าว ชาร์เตอร์เรอร์ต่อสู้ว่าการเป็นแจ้งก่อนเวลาจึงไม่มีผล ศาลสูงของอังกฤษวินิจฉัยว่าหนังสือแจ้งไม่มีผลบังคับเพราะชาร์เตอร์เรอร์มีเวลาจนถึงเที่ยงคืนของวันที่ 14 มิถุนายนที่ในการที่จะชำระค่าจ้าง

หากค่าจ้างถึงกำหนดชำระในวันหยุดทำการของธนาคาร ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระค่าจ้างในวันทำการของธนาคารก่อนหน้าที่จะถึงวันหยุดทำการ ดังในคดี *The Laconia* (1977) ที่ได้กล่าวถึงแล้วนั้น ค่าจ้างงวดหนึ่งถึงกำหนดชำระในวันอาทิตย์ แต่ค่าจ้างมีการชำระใน

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ E.R. Hardy Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, 13th ed., (London: Butterworth, 1989), p. 44.

วันจันทร์ถัดมา ศาลสูงได้กลับคำวินิจฉัยของศาลอุทธรณ์วินิจฉัยให้การเรียกเรือคืนมีผลบังคับใช้ได้ โดย Lord Salmon ได้กล่าวไว้ว่าหากค่าจ้างถึงกำหนดชำระในวันอาทิตย์ซึ่งเป็นวันที่ธนาคารปิดทำการและธนาคารก็ยังปิดทำการในวันเสาร์ด้วย ดังนี้ จะต้องมีการชำระค่าจ้างในวันศุกร์ก่อนหน้าจึงจะทำให้เป็นการชำระค่าจ้างล่วงหน้า

หลังจากที่มีการผิดนัดชำระค่าจ้าง เจ้าของเรือจะต้องแจ้งคำบอกกล่าวในการเรียกเรือคืนแก่ชาร์เตอร์เรอร์ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม โดยระยะเวลาที่เหมาะสมนี้ขึ้นอยู่กับสภาพการณ์ในแต่ละคดี ตัวอย่างเช่น ในคดี *China Foreign Trade Transportation Corp. v. Evlogia Shipping Co. S.A. (1979)* หรือ *The Mihaios Xilas* ศาลวินิจฉัยว่าเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะใช้ระยะเวลาพอสมควรในการตรวจสอบให้แน่ใจว่าจำนวนเงินที่ถูกหักออกจากค่าจ้างโดยชาร์เตอร์เรอร์ถูกต้องหรือไม่ก่อนที่จะตัดสินใจใช้สิทธิเรียกเรือคืนเนื่องจากจะใช้สิทธิได้ก็ต่อเมื่อการหักเงินนั้นไม่ถูกต้อง และในหลาย ๆ คดีวินิจฉัยว่าต้องเป็นเวลาที่สั้น กล่าวคือ เวลาที่สั้นที่สุดในกรณีที่เจ้าของเรือจำเป็นจะต้องใช้เพื่อทราบถึงการผิดนัดชำระค่าจ้างรวมถึงกระบวนการออกหนังสือบอกกล่าว

ในกรณีที่มิใช่ข้อกำหนดชัดแจ้งในสัญญาชาร์เตอร์เรือเกี่ยวกับการแจ้งคำบอกกล่าว ก็จะต้องบังคับให้เป็นไปตามข้อกำหนดนั้น เช่นในคดี *Oceanic Freighters Corp. v. M.V. Libyaville Reederei und. Schiffahrts G.m.b.H. (1975)* หรือ *The Libyaville* ซึ่งสัญญากำหนดว่าในกรณีที่มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์จะได้รับการแจ้งเป็นหนังสือจากเจ้าของเรือเป็นเวลา 2 วันทำการของธนาคารในการแก้ไขความผิดพลาด ซึ่งศาลก็ได้บังคับตามข้อสัญญาป้องกันข้อผิดพลาดทางเทคนิค (anti-technicality clause) นี้ โดยผู้พิพากษาท่านหนึ่งกล่าวว่า ข้อสัญญาดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความพยายามที่นายกองที่จะลดข้ออุปสรรคย่อยทางเทคนิคที่ไม่เหมาะสมกับความสัมพันธ์ทางธุรกิจซึ่งมักจะเกิดขึ้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเรียกเรือคืนภายใต้สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา⁶⁷

เมื่อเจ้าของเรือเรียกเรือคืน เจ้าของเรือจะไม่สามารถเรียกค่าจ้างในระยะเวลาที่เหลือตามสัญญาได้ แม้ว่าการเรียกเรือคืนจะเกิดขึ้นในช่วงกลางของระยะเวลาตามสัญญาซึ่งมี

⁶⁷ E.R. Hardy Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, p. 45.

ค่าจ้างที่ได้จ่ายล่วงหน้าก็ตาม โดยในคดี *Wehner v. Dene SS.Co.* (1905) ศาลวินิจฉัยว่า ค่าจ้างที่ชำระล่วงหน้าจะต้องคืนให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ หากมีการเรียกเรือคืน⁶⁸

ส่วนในปัญหาเรื่อง**ดอกเบีย้นั้น** ในกรณีที่ไม่มีข้อสัญญาตกลงโดยชัดแจ้งระหว่าง เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์เกี่ยวกับการชำระดอกเบีย้นั้นในค่าจ้างที่ค้างชำระ เจ้าของเรือจะไม่สามารถเรียกค่าเสียหายตามปกติในสวนดอกเบีย้นั้นดังกล่าวได้หากว่ามีการชำระค่าจ้างที่ค้างชำระ ก่อนที่จะเริ่มดำเนินคดี แต่เจ้าของเรือสามารถเรียกค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษได้ ถ้าสามารถแสดงให้เห็นได้ว่าเขาจะต้องเสียดอกเบีย้นั้นจากการเบิกเงินเกินบัญชี (overdraft) ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่ชาร์เตอร์เรอร์ชำระค่าจ้างล่าช้าถึงแม้ว่าจะได้มีการชำระค่าจ้างดังกล่าว ก่อนที่จะเริ่มดำเนินคดีก็ตาม (ตามคดี *President of India v. La Pintada Cia Navegacion SA* (1985) ซึ่งเป็นคดีเกี่ยวกับการชำระค่าเสียหายเวลาเรือ (demurrage) ล่าช้า)⁶⁹

ในกรณีที่มีการเรียกเรือคืนเนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตาม กำหนดเวลานี้มีประเด็นปัญหาต่อไปว่า **หากค่าจ้างในตลาดชาร์เตอร์เรือลดลงในเวลาที่มีการเรียกเรือคืน เจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายจากชาร์เตอร์เรอร์ได้หรือไม่**

ตามแนววินิจฉัยของศาลอังกฤษนั้น ถ้าหากการไม่ชำระค่าจ้างของชาร์เตอร์เรอร์ แสดงให้เห็นว่าไม่ประสงค์ที่จะปฏิบัติตามสัญญาอีกต่อไปหรือแสดงถึงการไม่สามารถปฏิบัติตาม ชำระหนี้ได้ซึ่งทำให้ประโยชน์ของเจ้าของเรือตามสัญญาได้รับผลกระทบในสาระสำคัญ ในกรณีนี้มีความชัดเจนว่าเจ้าของเรือสามารถเรียกค่าเสียหายได้ เช่น ในคดี *Leslie Shipping v. Welstead* (1921) ชาร์เตอร์เรอร์ออกเช็คเพื่อชำระค่าจ้างสำหรับ 1 เดือนแต่เช็คดังกล่าวถูกปฏิเสธการชำระเงินและมีได้ชำระค่าจ้างในงวดถัดไป เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหายได้⁷⁰

แต่ในกรณีที่มีการชำระค่าจ้างล่าช้าเล็กน้อยโดยมิได้เจตนา กรณีนี้มีใช้การ ปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามสัญญา เช่น ในคดี *Empresa Cubana de Fletes v. Lagonisi Shipping*

⁶⁸ A.A. Mocatta, M.J. Mustill, and S.C. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading, p. 367.

⁶⁹ E.R. Hardy Ivamy, Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea, p. 42.

⁷⁰ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 289.

Co. (1971) หรือ The Georgios⁷¹ และถึงแม้ว่าจะมีการชำระค่าจ้างล่าช้าซ้ำอีกในภายหลังก็ยังไม่ถือว่าเป็นการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามสัญญา เช่น ในคดี Decro-Wall v. Marketing (1971) และ The Brimnes (1972 และ 1974)⁷²

มีข้อสังเกตว่า ในคดีทั่วไป การมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาจะมีใช้การปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรืออาจเรียกค่าเสียหายได้หากพิจารณาได้ว่าข้อสัญญาเกี่ยวกับการชำระค่าจ้างและการเรียกเรือคืนนั้นมีลักษณะเป็นข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญหรือเป็นข้อสัญญาที่เป็นเงื่อนไข (condition) โดยความเห็นของผู้พิพากษาในศาลอังกฤษ มีดังนี้

ในคดี The Brimnes (1972) ผู้พิพากษาท่านหนึ่ง (Brandon) เห็นว่าข้อสัญญาข้อ 5. ของแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชชันจ์ (1946) มิได้แสดงอย่างชัดแจ้งว่าข้อสัญญามีเจตนาที่จะกำหนดให้หน้าที่ในการชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาเป็นข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญ และสามารถพิจารณาแยกออกจากการเป็นข้อสัญญาที่ให้เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเรือคืนถ้ามีการผิดสัญญาได้ ซึ่งศาลอุทธรณ์ก็ได้พิพากษายืนในประเด็นนี้ (1924) และเป็นความเห็นในทำนองเดียวกันกับในคดี The Georgios (1971) และคดี Leslie Shipping v. Welstead (1921) ที่ได้กล่าวมาแล้ว⁷³

แต่ยังมีความเห็นของผู้พิพากษาอีกด้านหนึ่งที่เห็นว่าการชำระค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาเป็นข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญ เช่นความเห็นของ Lord Diplock ในคดี United Scientific v. Burnley Council (1978) ซึ่งได้กล่าวว่า “ในสัญญาทางธุรกิจสำหรับการซื้อขายสินค้า การพิจารณาในเบื้องต้น (prima facie) นั้นเห็นว่าเวลาส่งมอบสินค้าเป็นสาระสำคัญ แต่กำหนดเวลาชำระราคามีใช่สาระสำคัญ ส่วนในสัญญาชาร์เตอร์เรือที่กำหนดเวลาชำระค่าจ้างเป็นสาระสำคัญ” ความเห็นของ Lord Roskill ในคดี Bunge v. Tradax (1981) ที่ว่าข้อสัญญาในการเรียกเรือคืนเป็นข้อสัญญาที่เป็นเงื่อนไข (condition) ความเห็นของท่าน Rix ในคดี Stoczna Gdanska v. Latvian Shipping (2002) ที่ว่า “สิทธิชัดแจ้งในการเรียก

⁷¹ A.A. Mocatta, M.J. Mustill, and S.C. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading, p. 367.

⁷² Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 289.

⁷³ Ibid.

เรือคีนในกรณีที่มีการชำระค่าจ้างไม่ตรงตามกำหนดเวลาเป็นเงื่อนไขของสัญญา การผิดข้อสัญญาดังกล่าวเป็นการปฏิเสธการปฏิบัติตามสัญญาในตัวเอง”⁷⁴

อย่างไรก็ตาม ความเห็นที่กล่าวมานี้ยังมีใช้ความเห็นที่ตรงกับประเด็นในเรื่องค่าเสียหายเสียหายที่เดียว นอกจากนี้ ยังเป็นเพียงส่วนประกอบของคำพิพากษา (Obiter dictum) แต่ไม่ใช่ประเด็นหลักของคำพิพากษา จึงยังกล่าวได้ว่าภายใต้หลักกฎหมายอังกฤษนั้นยังถือว่ากรณีที่จะสามารถเรียกค่าเสียหายได้คือเฉพาะกรณีที่การมิได้ชำระค่าจ้างนั้นแสดงถึงการปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามสัญญา โดยไม่จำเป็นว่าจะต้องบังคับข้อสัญญาเกี่ยวกับการชำระค่าจ้างและการเรียกเรือคีนในลักษณะเคร่งครัดที่จะต้องให้เจ้าของเรือได้รับค่าเสียหายในทุกกรณี⁷⁵

ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลากำหนดว่าเจ้าของเรือจะมี**สิทธิยึดหน่วง (liens)** ในสินค้าและค่าระวางบรรทุกช่วง (sub-freight) สำหรับจำนวนเงินใด ๆ ที่ถึงกำหนดชำระภายใต้สัญญาเช่าเรือ ในกรณีนี้ สิทธิยึดหน่วงจะยังไม่สามารถใช้บังคับได้จนกว่าค่าจ้างจะถึงกำหนดชำระและค่าระวางบรรทุกช่วงดังกล่าวต้องยังมีได้มีการชำระ (ส่วนข้อสัญญาที่ให้ชาเตอร์เรือมีสิทธิยึดหน่วงเรือสำหรับจำนวนเงินที่ชำระล่วงหน้าแต่ยังไม่ได้รับคืนอาจจะมิได้ให้ผลอย่างแท้จริงเนื่องจากเรือมิได้อยู่ในความครอบครองของชาเตอร์เรือ)⁷⁶

โดยคำว่าค่าระวางบรรทุกช่วง (sub-freight) อาจไม่ครอบคลุมถึงค่าจ้างช่วง (sub-hires) ดังคดี The Cuba (No.2) (1990) แต่อาจหมายรวมไปจนถึงค่าระวางเรือช่วงช่วง (sub-sub-freight) ด้วย ดังในคดี The Cuba (No.1) (1983)⁷⁷

มีการพิจารณาว่าการใช้สิทธิยึดหน่วงในค่าระวางบรรทุกช่วงนี้มีลักษณะเป็นการโอนสิทธิเรียกร้อง (an assignment of the right) ในการเรียกเก็บค่าระวางก่อนที่ลูกหนี้จะล้มละลาย เจ้าของเรือจึงไม่ต้องเฉลี่ยหนี้ตามสิทธิเรียกร้องดังกล่าวกับเจ้าหนี้รายอื่น ๆ ซึ่งจะต่างกับทรัพย์สินรายการอื่น ๆ ของลูกหนี้ที่ถูกยึดหรืออายัดที่จะต้องนำมาเฉลี่ยกับเจ้าหนี้รายอื่นด้วย⁷⁸

⁷⁴ Ibid.

⁷⁵ Ibid., p.290.

⁷⁶ A.A. Mocatta, M.J. Mustill, and S.C. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bill of Lading, pp. 363-364.

⁷⁷ Harvey Williams, Chartering Documents, p. 81.

⁷⁸ Ibid.

ทั้งนี้ สิทธิยึดหน่วง (liens) ในค่าระวางบรรทุกทุกช่วงจะใช้เฉพาะในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้รับค่าระวางมิใช่เจ้าของเรือ เพราะถ้าหากเจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าระวางโดยตรงตามใบตราส่งก็ไม่จำเป็นต้องอาศัยข้อสัญญาในเรื่องสิทธิยึดหน่วง (liens) นี้ (Molthes Rederi v. Ellerman's Wilson Line [1926]) ซึ่งในกรณีของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น ค่าระวางตามใบตราส่งมักจะกำหนดให้ชำระแก่ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทน หรือในปัจจุบันนี้มักจะให้เข้าบัญชีธนาคารของชาร์เตอร์เรอร์ แม้ว่าสินค้าจะบรรทุกลงเรือภายใต้สัญญาตามใบตราส่งซึ่งเจ้าของเรือเป็นคู่สัญญาก็ตาม โดยหากเจ้าของเรือได้แจ้งแก่ตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ว่าจะเรียกเอาค่าระวางก่อนที่ตัวแทนจะได้รับชำระค่าระวางหรือได้รับค่าระวางแล้วแต่ยังมีได้ส่งให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ ตัวแทนก็ต้องรับเงินไว้เพื่อเจ้าของเรือมิใช่ชาร์เตอร์เรอร์⁷⁹

2.5.1.2 หลักกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา

2.5.1.2.1 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการทำให้เรือมีความเหมาะสม

ในการเดินทะเล

คำว่า “tight, staunch, strong” ตามที่ปรากฏในสัญญาชาร์เตอร์เรือนั้นเป็นการรับรองโดยชัดแจ้ง (express warranty of seaworthiness) ว่าเรือจะมีความเหมาะสมในการเดินทะเลในเวลาส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ (Work v. Leathers [1878]; Munson S.S. Line v. The Miramar S.S. Co. [1908]; Iligan Int'l Corp. v. The John Weyerhaeuser [1974])⁸⁰

โดยหากมิได้มีข้อสัญญารับรองโดยชัดแจ้งว่าเรือจะมีความเหมาะสมในการเดินทะเล เจ้าของเรือจะมีหน้าที่ดังกล่าวโดยปริยาย (implied warranty of seaworthiness) (The Edwin I. Morrison [1893]; The Caledonia [1895])⁸¹

เรือจะมีความไม่เหมาะสมในการเดินทะเล กล่าวคือ ไม่มีความเหมาะสมสำหรับการให้บริการหากเรือมิได้ติดตั้งอุปกรณ์ที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าตามปกติหรือไม่มีคุณลักษณะที่สมควรคาดเห็นได้เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างปลอดภัย เช่น ในคดี Demsey & Assoc. v. The Sea Star (1972) ศาลวินิจฉัยว่าเรือซึ่งจะต้องขนส่งเหล็กก็มีความไม่

⁷⁹ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 535.

⁸⁰ Ibid., p. 174.

⁸¹ Ibid., p. 116.

เหมาะสมในการเดินทะเล (unseaworthy) เนื่องจากฝาครอบระวางระหว่างดาดฟ้าไม่สามารถรับน้ำหนักของสินค้าได้⁸²

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของสหรัฐอเมริกา ในเรื่องความชำรุดบกพร่องของเรือนั้นจะแยกพิจารณาระหว่างกรณีที่มีความชำรุดบกพร่องปรากฏขณะส่งมอบเรือและภายหลังส่งมอบเรือ ดังนี้

ในขณะที่ส่งมอบเรือ หากชาร์เตอร์เรอร์พบความชำรุดบกพร่อง จะสามารถปฏิเสธไม่รับมอบเรือได้ เช่น ในคดี *The Grand Explorer* (Arb. at N.Y. 1963) ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิปฏิเสธไม่รับมอบเรือได้ เนื่องจากระวางเรือหมายเลข 5 ยังมีได้ปูพื้นด้วย sugar platform ตามที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด⁸³

ในคดี *Coca-Cola Co. v. The Norholt* (S.D.N.Y. 1971) ศาลวินิจฉัยว่า สัญญาชาร์เตอร์เรือมีกำหนดว่าเจ้าของเรือรับรองว่าถังลึก (deep tanks) มีความเหมาะสมทั้งในการเก็บสินค้าแห้งและสินค้าที่เป็นของเหลว และเจ้าของเรือมีหน้าที่รับรองโดยปริยายว่าเรือตามสัญญาชาร์เตอร์เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (implied warranty of seaworthiness) เจ้าของเรือจึงต้องจัดเตรียมเรือพร้อมด้วยอุปกรณ์และถัง (tanks) เพื่อเก็บและขนส่งสินค้าต่าง ๆ ได้อย่างปลอดภัย มิฉะนั้นจะเป็นการผิดคำรับรอง⁸⁴

แต่เมื่อได้มีการรับมอบเรือแล้ว ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามสัญญาต่อไปได้เฉพาะกรณีที่การผิดสัญญาของเจ้าของเรือกระทบต่อวัตถุประสงค์ในสาระสำคัญของสัญญาเท่านั้น ดังเช่น ในคดี *Aaby v. States Marine Corp.* (1950) หรือ *The Tenta* สัญญาชาร์เตอร์เรือมีกำหนดระยะเวลา 12 เดือน แต่ปรากฏว่าเกิดความชำรุดบกพร่องเกือบจะทันทีภายหลังส่งมอบเรือซึ่งต้องใช้เวลา 2 วันครึ่งในการซ่อมแซม ศาลวินิจฉัยว่าชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีสิทธิเลิกสัญญา เนื่องจากความชำรุดบกพร่องมิได้กระทบต่อวัตถุประสงค์ทางการค้าตามสัญญาในสาระสำคัญ โดยเวลาที่สูญเสียไปของชาร์เตอร์เรอร์นั้นมีการเยียวยาตามข้อสัญญาจ้างค่าจ้างชั่วคราว (off-hire clause) ซึ่งยกเว้นการจ่ายค่าจ้างของชาร์เตอร์เรอร์ในระยะเวลาที่มีการซ่อมแซม

⁸² Ibid., p. 175.

⁸³ Ibid.

⁸⁴ Ibid.

เรือ โดยศาลได้กล่าวด้วยว่าหากในกรณีนี้ความชำรุดบกพร่องปรากฏในขณะที่ส่งมอบเรือ ชาร์เตอร์เลอร์จะสามารถใช้สิทธิยกเลิกสัญญาตามข้อสัญญา Cancelling Clause ได้⁸⁵

ข้อเท็จจริงในคดีดังกล่าว คือ ตามสัญญากำหนดให้เจ้าของเรือส่งมอบเรือ Tento ได้ไม่เกินเวลา 16.00 นาฬิกาของวันที่ 31 ธันวาคม 1937 ที่ท่าเรือที่ทำการสำรวจ (port of survey) ซึ่งตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคมถึงประมาณ 15.00 นาฬิกาของวันที่ 31 ธันวาคม เรืออยู่ระหว่างการซ่อมแซมที่ Sandefjord ประเทศนอร์เวย์ แต่ก็ยังได้มีการส่งมอบเรือที่นั่นในเวลา 15.30 นาฬิกา ผู้ตรวจสอบของฝ่ายชาร์เตอร์เลอร์ได้ทำการสำรวจเรือและไม่พบความชำรุดบกพร่องใด ๆ จึงออกหนังสือรับรองให้ และนายเรือและตัวแทนของชาร์เตอร์เลอร์ก็ได้ลงชื่อในหนังสือรับรองด้วยในเวลานั้น ตัวแทนของชาร์เตอร์เลอร์จึงได้ให้คำสั่งเป็นหนังสือแก่นายเรือเพื่อไปยังเมือง St. John และเรือก็เริ่มออกเดินทาง แต่ปรากฏว่าในเวลา 16.00 นาฬิกา แท่งเหล็กของเครื่องปัมน้ำมันสำหรับเครื่องสูบน้ำสูบนอนหนึ่งได้รับความเสียหาย เรือจึงหยุดเดินเรือในเวลา 16.20 นาฬิกา มิใช่เพราะไม่สามารถเดินเรือต่อไปได้ แต่เพื่อที่จะตรวจสอบขอบเขตความเสียหายเรือทอดสมออยู่จนถึงเวลา 18.00 นาฬิกาของวันที่ 1 มกราคม 1938 ซึ่งการทอดสมอในเวลานั้นเป็นอันตราย และเครื่องยนต์เรือดับไปตอนเวลา 18.10 นาฬิกา เนื่องจากการปั๊มอากาศไม่เพียงพอ จึงต้องใช้เรืออื่นลากไปที่ Siggrunn ประเทศนอร์เวย์ เครื่องยนต์กลับมาติดอีกครั้งในเวลา 21.00 นาฬิกาและเดินทางไปยัง Siggrunn การซ่อมแซมเรือเริ่มในตอนเช้าของวันที่ 2 มกราคม และเสร็จสิ้นในตอนกลางคืน เรือเริ่มออกเดินทางอีกครั้งตอนเวลา 2.10 นาฬิกาของวันที่ 3 มกราคม รวมระยะเวลาที่ล่าช้าไป 2 วันครึ่ง ในวันเดียวกัน ชาร์เตอร์เลอร์แจ้งตัวแทนเจ้าของเรือว่าต้องการปฏิเสธการใช้เรือและเลิกสัญญา ศาลวินิจฉัยว่าเรือมีความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลในส่วนของเครื่องปัมน้ำมัน แต่การเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เลอร์ไม่ชอบเนื่องจากเหตุผลคือ ประการแรก ความชำรุดบกพร่องมิได้ขัดขวางหรือกระทบกระเทือนต่อวัตถุประสงค์ของสัญญาในทุก ๆ กรณี และประการที่สอง คือ ได้มีการส่งมอบและรับมอบเรือแล้ว คำรับรองในเรื่องความเหมาะสมในการเดินทะเลจึงถูกแทนที่ด้วยข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว ชาร์เตอร์เลอร์จึงสามารถได้รับการเยียวยาโดยข้อสัญญานี้ ดังนี้ จึงเห็นได้ว่าการล่าช้า 2 วันครึ่งนี้มีได้กระทบต่อวัตถุประสงค์แห่งสัญญาซึ่งมีระยะเวลา 12 เดือน แต่ทั้งนี้ หากได้มีการส่งมอบเรือเข้าไปอีก 1 ชั่วโมง ซึ่งเป็นเวลาที่ความชำรุดบกพร่องของเรือปรากฏแล้ว ชาร์เตอร์เลอร์ย่อมมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่รับมอบเรือตามข้อสัญญา Cancelling Clause ได้ แต่ความชำรุดบกพร่องที่ปรากฏ 1 เดือน

⁸⁵ Ibid., pp. 114, 435.

ภายหลังส่งมอบเรือย่อมเกินกว่าที่ชาร์เตอร์เรอร์จะใช้สิทธิตามข้อสัญญาดังกล่าวได้ และความชำรุดบกพร่องที่ปรากฏ 1 ชั่วโมงภายหลังรับมอบเรือก็มีได้ให้ผลที่แตกต่างกัน⁸⁶

อีกคดีหนึ่ง คือ คดี The Tordenskjold (Arb at N.Y. 1977) สัญญาชาร์เตอร์เรือระบุว่าเรือจะต้องปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของเจ้าหน้าที่ลาดตระเวนตรวจชายฝั่งทะเลและถือหนังสือยินยอมที่ใช้ได้ เมื่อเรือเดินทางได้ 3 เทียวการเดินทาง เจ้าของเรือก็ได้รับการแจ้งจากเจ้าหน้าที่ลาดตระเวนตรวจชายฝั่งทะเลว่าจะต้องเปลี่ยน flanges หากว่าจะมีการบรรทุกโพรพิลีน (propylene) ที่ Houston เรือจึงเข้าสู่ภาวะการงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire) เพื่อการปรับปรุงเจ้าหน้าที่ลาดตระเวนตรวจชายฝั่งทะเลจึงได้อนุมัติให้มีการบรรทุกโพรพิลีนได้ แต่ชาร์เตอร์เรอร์ได้ตัดสินใจที่จะเลิกสัญญาชาร์เตอร์เรือและกล่าวว่าเกิดผลกระทบทางการค้าเนื่องจากเรือไม่พร้อมที่จะบรรทุก นอกจากนี้ เรือก็มีได้มีหนังสือยินยอมตั้งแต่ในเวลาเริ่มต้นของการชาร์เตอร์เรือ อนุญาตตุลาการวินิจฉัยว่าตามพฤติการณ์ที่เกิดขึ้นนี้มิได้เป็นเหตุผลสมควรในการที่จะเลิกสัญญาและมีใช้การผิดสัญญาที่กระทบถึงรากฐานของสัญญาหรือทำให้กระทบถึงวัตถุประสงค์ทางธุรกิจตามสัญญา อนุญาตตุลาการยังได้กล่าวด้วยว่ากฎหมายนั้นค่อนข้างชัดเจนและทำให้เชื่อที่จะตัดสินใจไปในทางที่ว่าชาร์เตอร์เรอร์จะต้องยอมรับภาระที่มากกว่าถ้าประสงค์ที่จะเลิกสัญญาเมื่อเรือได้ถูกส่งมอบและได้เริ่มมีการปฏิบัติตามสัญญาบางส่วนแล้วซึ่งจะแตกต่างกับในขณะส่งมอบเรือ⁸⁷

2.5.1.2.2 หลักกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์เมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา

ตามหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกา การส่งมอบเรือล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดในสัญญาก่อให้เกิดสิทธิแก่ชาร์เตอร์เรอร์ที่จะยกเลิกสัญญาได้ และถือเป็นสิทธิอันเด็ดขาด โดยไม่ต้องพิจารณาถึงเหตุที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติตามสัญญา ตามคดี *Karran v. Peabody* (1906)

⁸⁶ Openjurist. 181 F. 2d 383 - Aaby v. States Marine Corporation [Online]. Available from: <http://openjurist.org/181/f2d/383/aaby-v-states-marine-corporation> (December 2009)

⁸⁷ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, pp. 114-115.

การส่งมอบเรือล่าช้าจะก่อให้เกิดสิทธิแก่ชาร์เตอร์เรอร์ที่จะยกเลิกสัญญาได้ แต่จะไม่ก่อให้เกิดสิทธิในการได้รับค่าเสียหายจากเจ้าของเรือ ดังในคดี *Sandy v. United State Shipping Board Emergency Fleet Corp* (1925) สัญญามีเพื่อการขนส่งสินค้าจากท่าเรือ Galveston ไปยังริโอ เดอ จาเนโร โดยให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ที่จะยกเลิกสัญญาได้ ถ้าเรือที่กำหนดไว้ไม่พร้อมที่จะบรรทุกสินค้าที่ Galveston ภายในหรือก่อนวันที่ 15 พฤศจิกายน 1920 ตามข้อเท็จจริง เรืออยู่ที่ Norfolk ในวันที่ 11 พฤศจิกายนและคาดว่าเรือจะไม่สามารถมาถึง Galveston ภายในกำหนดเวลา (cancelling date) ชาร์เตอร์เรอร์ปฏิเสธการรับเรือและทำสัญญาชาร์เตอร์เรือลำอื่นแทน เรือมาถึง Galveston ล่าช้า 3 วัน ชาร์เตอร์เรอร์ฟ้องเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรือ แต่ศาลได้ยกคำร้องของชาร์เตอร์เรอร์โดยพิพากษาว่าตามความมุ่งหมายของข้อตกลงเพื่อการยกเลิกสัญญาก็เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับชาร์เตอร์เรอร์หากมีการส่งมอบเรือล่าช้าไว้เป็นการล่วงหน้าอยู่แล้ว⁸⁸

โดยในคดีนี้ ศาลได้อธิบายว่า หากเป็นกรณีที่มีได้มีกำหนดวันส่งมอบเรือในสัญญา เจ้าของเรือก็ยังมีข้อผูกพันที่จะต้องส่งมอบเรือภายในระยะเวลาพอสมควร (reasonable dispatch) โดยหากมีการผิดข้อผูกพันดังกล่าว ชาร์เตอร์เรอร์ก็สามารถฟ้องได้โดยจะต้องพิสูจน์ว่าเจ้าของเรือมิได้ใช้ความรวดเร็วเพียงพอในการส่งมอบเรือ อย่างไรก็ตาม มิได้หมายความว่ากรณีข้อกำหนดวันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา (cancelling date) ทำให้เกิดคำมั่นสัญญาว่าจะต้องส่งมอบเรือในวันหรือก่อนวันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญาหรือในกำหนดเวลาใดเวลาหนึ่งที่ชัดเจน เนื่องจากถ้อยคำในข้อสัญญาค่อนข้างชัดเจนว่ามีเพื่อป้องกันผลเช่นนั้น และแม้ว่าเจ้าของเรือจะยอมรับความเสี่ยงในการส่งมอบเรือภายหลังวันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญาโดยอาจถูกยกเลิกสัญญาได้ แต่เขาก็มิได้มีหน้าที่นอกเหนือไปว่าการส่งมอบเรือในเวลาที่เหมาะสมเพียงพอ หน้าที่เช่นนั้นจะเกิดได้ก็ต้องมีการระบุอย่างชัดเจนว่าจะต้องมีการส่งมอบเรือในวันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา (มิฉะนั้นจะเกิดความเสียหาย) ส่วนข้อสัญญา cancelling clause ที่ให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์เลือกที่จะยกเลิกสัญญาได้ในคดีนี้มีได้มีนัยที่จะตีความเป็นเช่นนั้น⁸⁹

นอกจากคดี *Sandy* แล้วยังมีคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการในทำนองเดียวกันในคดี *The Michael* (Arb. at N.Y. 1979) และ *The Lucerna* (Arb. at N.Y. 1988)

⁸⁸ Ibid., p. 403.

⁸⁹ Ibid.

อย่างไรก็ตาม สิทธิในการเรียกค่าเสียหายของชาร์เตอร์เรอร์ยังคงมีอยู่ถ้าเจ้าของเรือแจ้งคุณลักษณะหรือความพร้อมของเรือในสัญญาไม่ตรงกับความจริง (หรือเจ้าของเรือมิได้ส่งมอบเรือภายในเวลาตามสมควร [reasonable dispatch] ดังที่ผู้เขียนเพิ่งกล่าวถึง) ซึ่งในกรณีนี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรือได้⁹⁰

2.5.1.2.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับข้อตกลงในการงดจ่ายค่าจ้าง

ชั่วคราว

ตามหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกา เมื่อมีเหตุการณ์ตามที่กำหนดไว้ในข้อตกลงในการงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว ค่าจ้างจะถูกงดจ่ายชั่วคราวโดยอัตโนมัติ และไม่ต้องพิจารณาว่าเป็นความผิดของเจ้าของเรือหรือไม่ แต่ถ้าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราวนั้นเกิดจากความผิดของชาร์เตอร์เรอร์ ค่าจ้างจะไม่ถูกงดจ่ายชั่วคราว

ในคดี The Yaye Maru (1921) เรือจอดทอดสมอเพื่อรอเข้าไปยังท่าเรือเนื่องจากการปิดการคมนาคมที่ทำเรือ ในระหว่างช่วงเวลานั้นมีเรืออื่นมาชนทำให้เรือ The Yaye Maru เกิดความเสียหายและอยู่ในระหว่างการซ่อมแซมจนกระทั่งการซ่อมแซมเรือเสร็จสิ้นลง จึงได้มีการเปิดท่าเรือให้เรือเข้าไปได้ ในการดำเนินคดี เจ้าของเรือโต้แย้งว่าช่วงเวลาที่ทำกรซ่อมแซมเรือก็เป็นช่วงเวลาชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่มีการปิดการคมนาคม ชาร์เตอร์เรอร์จึงไม่มีสิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว ศาลได้ปฏิเสธข้อโต้แย้งของเจ้าของเรือ โดยให้เหตุผลว่าสิ่งสำคัญมิได้อยู่ที่ว่าชาร์เตอร์เรอร์จะได้ใช้สอยเรือในการขนส่งสินค้ากันจริงในช่วงเวลาที่ทำกรซ่อมแซมเรือหรือไม่ เพราะถ้ามีเหตุการณ์ที่กำหนดไว้ในสัญญาเกิดขึ้นเป็นสาเหตุให้เรือไม่สามารถใช้งานได้แล้ว ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีสิทธิที่จะงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราวได้ และสิทธิดังกล่าวมิได้สูญไปโดยเหตุที่มีผู้ใช้สอยเรือ⁹¹

การที่เครื่องยนต์เรือเกิดความเสียหายซึ่งไม่ถึงกับทำให้เรือไม่สามารถใช้งานได้จริง จะไม่ทำให้เกิดสิทธิในการงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราวได้ นอกจากนี้ถ้าความเสียหายเกิดในขณะที่กำลังบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า และความเสียหายมิได้รบกวนการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้านั้น ชาร์เตอร์เรอร์ยังคงต้องจ่ายค่าจ้างตามปกติ⁹²

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Ibid., p. 425.

⁹² Ibid.

2.5.1.2.4 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคีนซึ่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลา

หลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวกับการส่งมอบเรือคีนซึ่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลา ทั้งในกรณีการส่งมอบเรือคีนก่อนครบกำหนดเวลา (underlap) และหลังครบกำหนดเวลา (overlap) มีดังนี้

ก. การส่งมอบเรือคีนก่อนครบกำหนดเวลา

ในกรณีของการส่งมอบเรือคีนก่อนครบกำหนดเวลา หรือ underlap มีหลักกฎหมายว่าเจ้าของเรือมีหน้าที่ในการบรรเทาความเสียหายถ้ามีการส่งมอบเรือคีนก่อนกำหนดเวลา ดังนั้น เจ้าของเรือจะไม่สามารถปฏิเสธการรับมอบเรือคีนได้ แม้ว่าจะเป็นการส่งมอบเรือคีนที่มีข้อบกพร่องก็ตาม หากแต่ต้องยอมรับมอบเรือคีนและใช้ประโยชน์จากเรือโดยประการอื่นในช่วงเวลาที่เหลือตามสัญญา นั้น โดยเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะได้รับค่าเสียหายในการสูญเสียรายได้ที่พึงได้รับจนถึงระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือขึ้นต่ำตามสัญญา หักด้วยรายได้ที่ได้รับจากการบรรเทาความเสียหาย⁹³

เช่น ในคดี The Lamyrefs (Arb. At N.Y. 1970) เรือได้ถูกส่งคืนเร็วกว่ากำหนด 4 วัน คณะอนุญาโตตุลาการตัดสินว่าการส่งมอบเรือคีนก่อนครบระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือนี้เป็นกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ผิดสัญญา อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือได้นำเรือออกให้ชาร์เตอร์เกือบจะในทันที ซึ่งเป็นการบรรเทาความเสียหาย (mitigation of damages) ที่เกิดขึ้น ดังนั้น ความเสียหายของเจ้าของเรือ คือ ค่าจ้างที่ควรจะได้รับหลังจากการส่งมอบเรือคีนจนถึงเวลาที่มีการนำเรือออกให้ชาร์เตอร์⁹⁴

ในคดี The Itel Taurus (Arb. At N.Y. 1977) ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคีนก่อนครบกำหนดเวลาขั้นต่ำที่สามารถส่งเรือคีนตามสัญญาได้ 10 วัน คณะอนุญาโตตุลาการตัดสินว่าเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะได้รับค่าเสียหายซึ่งสามารถพิสูจน์ได้สำหรับช่วงเวลา 10 วันดังกล่าว

⁹³ Ibid., pp. 147-148.

⁹⁴ Ibid., p. 148.

กล่าวโดยเฉพาะก็คือ เจ้าของเรือจะมีสิทธิได้รับค่าจ้างตามสัญญาหักด้วยรายได้ที่เจ้าของเรือได้รับในการบรรเทาความเสียหาย⁹⁵

ข. การส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาและอัตราค่าจ้างเมื่อเกินระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ

ในเรื่องการเดินเรือเที่ยวสุดท้ายนั้น อนุญาโตตุลาการของสหรัฐอเมริกาได้นำหลักเกณฑ์เรื่องการส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา (underlap) และการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (overlap) มาใช้พิจารณาว่าชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้าย (Final Voyage) หรือไม่ โดยพิจารณาว่าวันใดเป็นวันที่ชาร์เตอร์เรอร์คาดหมายได้ว่าจะสามารถส่งมอบเรือคืนใกล้เคียงกับวันสิ้นสุดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา

หลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาในเรื่องนี้มีว่าการส่งมอบเรือคืนล่าช้าตามสมควรสามารถกระทำได้ ดังนั้น ก่อนส่งมอบเรือคืน ชาร์เตอร์เรอร์อาจสั่งให้เรือออกเดินทางในเที่ยวเดินเรือที่ใช้เวลาสั้น ๆ ได้แม้ว่าจะทำให้เรือถูกส่งมอบคืนล่าช้าไปบ้าง โดยที่ระยะเวลาของ overlap นั้นจะต้องสั้นกว่ากรณีของ underlap ในกรณีของ underlap นั้นอาจทำให้เป็นการผิดสัญญาได้ ถ้าหากสามารถคาดการณ์ได้ว่าการออกเดินเรือในกรณีของ overlap เรือจะถูกส่งมอบคืนโดยใช้ระยะเวลาที่สั้นกว่าระยะเวลาที่เหลือของ underlap หลักนี้อาจเรียกได้ว่า “final voyage doctrine”⁹⁶

เช่นเดียวกับหลักกฎหมายอังกฤษ ในกรณีที่ได้มีการกำหนดระยะเวลาการส่งมอบเรือคืนที่แน่นอนในสัญญาแล้ว (expressed margin) หรือมีกำหนดเวลาขั้นต่ำหรือขั้นสูงสุด ระยะเวลาจะไม่สามารถขยายได้อีก เช่นในคดี The Themis (1917) สัญญากำหนดระยะเวลาการส่งมอบเรือคืนว่า “between December 15th and January 5th at the charterer’s option” ศาลวินิจฉัยว่าข้อสัญญานี้กำหนดหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์มิให้ส่งมอบเรือล่าช้าไปกว่าวันที่ 5 มกราคม เนื่องจากระยะเวลา 16 วันที่สัญญากำหนดให้เพียงพอแล้วในทางทัศนคติทางการค้าสำหรับธุรกิจ

สำหรับอัตราค่าจ้างที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระเมื่อส่งมอบเรือคืนล่าช้าานั้น แม้ว่า NYPE จะกำหนดให้จะต้องชำระค่าจ้างจนกว่าเรือจะถูกส่งมอบคืน แต่หากชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบ

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ Ibid., p.142.

เรือคืนเกินกว่าระยะเวลาที่อนุญาต เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าเสียหายโดยพิจารณาจากมูลค่าตาม อัตราตลาดของค่าจ้าง⁹⁷

ดังนั้น ค่าเสียหายในกรณีส่งมอบเรือคืนล่าช้านี้ โดยปกติจะได้แก่ ความต่าง ระหว่างอัตราค่าจ้างตามสัญญาและอัตราตลาด

ในคดี The Jagat Padmini (Arb. At N.Y. 1977) สัญญากำหนดระยะเวลาส่งมอบเรือคืนไว้โดยชัดแจ้ง (expressed margin) คณะอนุญาโตตุลาการเห็นว่าเรือควรจะได้ถูกส่งมอบคืนแก่เจ้าของเรือในวันที่ 11 พฤษภาคม 1973 แต่ปรากฏว่าเรือได้ถูกส่งมอบคืนในวันที่ 1 มิถุนายน ดังนี้ เจ้าของเรือจะได้รับค่าเสียหายโดยคำนวณจากอัตราค่าจ้างในตลาดที่เพิ่มสูงขึ้น ในช่วงวันที่ 11 พฤษภาคม ถึงวันที่ 1 มิถุนายน (ทั้งนี้ คณะอนุญาโตตุลาการปฏิเสธข้อเรียกร้องของเจ้าของเรือที่ว่าเขาควรได้รับค่าเสียหายตั้งแต่วันที่ควรมีการส่งมอบเรือคืน คือ ตั้งแต่วันที่ก่อนที่เรือจะออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายอันเป็นเหตุให้มีการส่งมอบเรือคืนล่าช้า)⁹⁸

ในคดี The Rygja (1908) สัญญากำหนดระยะเวลาที่แน่นอนไว้ เมื่อระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาสิ้นสุดลง ชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีสิทธิที่จะใช้เรืออีกต่อไป การใช้สอยเรือในช่วงเวลานี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับผิดชอบในอัตราค่าจ้างตามสัญญาในช่วงเวลา overlap และถ้าค่าจ้างในตลาดเพิ่มสูงขึ้น ก็จะต้องชำระส่วนที่เพิ่มขึ้นนี้ด้วย ดังนั้น ถ้าการเดินทางเที่ยวสุดท้ายสิ้นสุดใกล้เคียงกับระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือซึ่งการเดินทางเที่ยวอื่นไม่สามารถกระทำได้ ชาร์เตอร์เรอร์อาจต้องสูญเสียเวลาที่ยังเหลืออยู่ตามสัญญา หรือถ้าออกเดินเรือก็จะเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบในมูลค่าตามอัตราตลาดในช่วงเวลา overlap⁹⁹

อย่างไรก็ตาม ถ้าหากเจ้าของเรือได้เข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรือหนึ่งไว้ก่อน จึงไม่สามารถเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่นในตลาดได้ในขณะที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนล่าช้า ดังนี้ ค่าเสียหายที่เจ้าของเรือจะได้รับ คือ ส่วนต่างระหว่างอัตราค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือพิพาท และสัญญาชาร์เตอร์เรือใหม่ที่เรือต้องผูกพัน มิใช่ส่วนต่างจากมูลค่าตามอัตราตลาดที่สูงกว่า

⁹⁷ ตามคดี Constantine & Pickering S.S. Co. v. West India S.S. Co. (S.D.N.Y 1914) และคดี Munson S.S. Line v. Elswick Steam Shipping Co. (1914)

⁹⁸ Ibid., p.147.

⁹⁹ Ibid.

เนื่องจากเรือไม่สามารถให้บริการในตลาดได้ในความเป็นจริง ดังในคดี The Hans Sacha (Arb. At N.Y. 1980)

คดีดังกล่าวมีข้อเท็จจริงว่า ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนล่าช้า 8 วันกับอีก 20 ชั่วโมง และมีประเด็นที่อนุญาโตตุลาการต้องวินิจฉัยว่าค่าเสียหายที่เจ้าของเรือจะได้รับมีจำนวนเท่าใด โดยเจ้าของเรืออ้างว่าค่าเสียหายต้องพิจารณาจากอัตราตลาดที่สูงกว่าอัตราตามสัญญาในช่วงเวลา overlap แต่ชาร์เตอร์เรอร์เห็นว่าค่าเสียหายควรจะเป็นส่วนต่างระหว่างอัตราค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือนี้กับอัตราค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่นซึ่งเจ้าของเรือได้เข้าทำสัญญาก่อนที่จะมีการเดินเรือเที่ยวสุดท้ายที่เป็นเหตุให้มีการส่งมอบเรือคืนล่าช้าจึงไม่ควรเรียกส่วนต่างจากราคาตลาดที่สูงกว่าอัตราค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ คณะอนุญาโตตุลาการเห็นด้วยกับความเห็นของชาร์เตอร์เรอร์ดังกล่าว โดยวินิจฉัยว่าหลักเกณฑ์ในการเรียกค่าเสียหายตามปกติที่เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับอันเป็นส่วนต่างระหว่างค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือพิพาทและอัตราค่าจ้างในตลาดที่เพิ่มสูงขึ้นไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้ในกรณีนี้ เพราะเจ้าของเรือไม่สามารถนำเรือเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรือในตลาดได้ในความเป็นจริงเนื่องจากมีข้อผูกพันกับสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่นอยู่ก่อนแล้ว ค่าเสียหายที่เจ้าของเรือจะได้รับจึงเป็นส่วนต่างระหว่างอัตราค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือใหม่และสัญญาชาร์เตอร์เรือพิพาท¹⁰⁰

มีข้อสังเกตว่า หากเจ้าของเรือเรียกค่าเสียหายจากการสูญเสียกำไรที่พึงได้รับจากสัญญาชาร์เตอร์เรือหนึ่งเนื่องจากการส่งมอบเรือคืนล่าช้าของชาร์เตอร์เรอร์ ค่าเสียหายในกรณีนี้เป็นค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ (special damages) ที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องทราบหรือคาดเห็นล่วงหน้าได้ถึงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นนั้น เจ้าของเรือจึงจะมีสิทธิได้รับค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนี้

เช่น ในคดี The Romandie (Arb. at N.Y. 1977) ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนล่าช้ากว่ากำหนดเวลาส่งมอบเรือคืนสูงสุดตามสัญญา เจ้าของเรือเรียกค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ (special damages) ในการสูญเสียกำไรจากการเดินเรือเที่ยวหนึ่งที่จะควรจะได้รับ หากไม่มีการส่งมอบเรือคืนล่าช้า คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่าหลักฐานยังไม่เพียงพอที่จะพิจารณาได้ว่าเจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าเสียหายดังกล่าว เนื่องจากเจ้าของเรือต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า

¹⁰⁰ Ibid., p.147-148.

ชาร์เตอร์เรอร์ได้คาดเห็นหรือได้ทราบความเสียหายที่จะเกิดขึ้นดังกล่าวหากตนส่งมอบเรือคืนเกินกว่ากำหนดเวลาส่งมอบเรือคืนสูงสุดตามสัญญา¹⁰¹

ในคดี The Thorgerd (Arb. at N.Y. 1925) คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ (special damages) อันประกอบด้วยผลกำไรที่เจ้าของเรือพึงได้รับจากสัญญาชาร์เตอร์เรือหนึ่งที่ถูกยกเลิกเนื่องจากการส่งมอบเรือคืนล่าช้า¹⁰²

2.5.1.2.5 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและการเรียกเรือคืน

เจ้าของเรือที่ต้องการเลิกสัญญาเนื่องจากการผิดนัดชำระค่าจ้างของชาร์เตอร์เรอร์จะต้องแจ้งความประสงค์ของตนแก่ชาร์เตอร์เรอร์ว่าจะเรียกเรือคืนในทันที¹⁰³

การเรียกเรือคืนเมื่อมีการผิดนัดชำระค่าจ้างในขณะที่มีสินค้าอยู่บนเรือนั้น การบอกกล่าวเรียกเรือคืนจะไม่สามารถมีผลบังคับในความเป็นจริงได้จนกว่าการเดินทางจะสิ้นสุดและได้มีการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือแล้ว เช่น ในคดี Antria v. Triton (1980) ศาลวินิจฉัยว่าเจ้าของเรือซึ่งเรียกเรือคืนในขณะที่มีสินค้าอยู่บนเรือและขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางมีสิทธิในค่าระวางตามใบตราส่งเท่านั้น ถ้าเรือถูกเรียกคืนก่อนที่ค่าระวางจะถึงกำหนด

ทั้งนี้ แม้ว่าจะมีการชาร์เตอร์เรือช่วงก็ตาม โดยในคดี Finora Co. v. Amitie Shipping Ltd. (1995) ศาลวินิจฉัยว่า การเรียกเรือคืนของเจ้าของเรือไม่มีผลบังคับต่อผู้ชาร์เตอร์เรือช่วง หลังจากที่เรือออกเดินทางแล้วจนกว่าสินค้าจะถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ¹⁰⁴

มีความแตกต่างที่สำคัญระหว่างหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาและหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษในเรื่องของผลของการเรียกเรือคืน กล่าวคือ ตามหลักกฎหมายอังกฤษนั้น เจ้าของเรือจะมีสิทธิเรียกเรือคืนแต่อาจไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ เว้นแต่การกระทำของชาร์เตอร์เรอร์ในส่วนที่เกี่ยวกับการชำระค่าจ้างจะก่อให้เกิดสิทธิให้เจ้าของเรือเลิก

¹⁰¹ Ibid., p.147.

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ Ibid., p. 295.

¹⁰⁴ Ibid., p. 296.

สัญญาได้โดยไม่ต้องอาศัยบทบัญญัติในเรื่องการเรียกเรือคืน ดังนั้น ในทางปฏิบัติ การเรียกเรือคืนจะกระทำเมื่ออัตราค่าจ้างในตลาดเพิ่มสูงขึ้น (เนื่องจากถ้าอัตราค่าจ้างในตลาดลดลง ก็ไม่สามารถเรียกค่าเสียหายได้)

แต่ตามหลักกฎหมายของอเมริกา เพียงแค่การชำระค่าจ้างล่าช้าก็ก่อให้เกิดสิทธิแก่เจ้าของเรือในการเลิกสัญญา และมีการตีความด้วยว่าข้อสัญญาในการเรียกเรือคืนทำให้เวลาในการชำระค่าจ้างล่าช้าเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น การผิดสัญญาเกี่ยวกับการชำระค่าจ้างก็เพียงพอที่จะเป็นฐานในการเลิกสัญญา ในตลาดการชาร์เตอร์เรือในนิวยอร์ก ชาร์เตอร์เรอร์จึงเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายถ้าหากเจ้าของเรือเรียกเรือคืนในเวลาที่ยังอัตราค่าจ้างในตลาดลดลง¹⁰⁵

ในคดี *The Opal Sun* (Arb. at N.Y. 2001) ซึ่งใช้แบบมาตรฐานตาม Shelltime 4 คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า การที่ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถที่จะชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาได้เป็นการผิดสัญญาในสาระสำคัญและการผิดสัญญาดังกล่าวทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหาย เวลาในการชำระค่าจ้างเป็นหลักการสำคัญซึ่งล่วงละเมิดมิได้ตามประเพณีทางการค้าในธุรกิจพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา และโดยที่มีการระบุข้อสัญญาเอาไว้โดยเฉพาะจึงไม่อาจมีการผิดสัญญาในกรณีอื่น ๆ ที่เป็นสาระสำคัญมากกว่าการชำระค่าจ้างครบถ้วนและตรงตามกำหนดเวลา

อย่างไรก็ตาม ตามแนววินิจฉัยของหลักกฎหมายในประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น หากการชำระค่าจ้างไม่ตรงตามกำหนดเวลาของชาร์เตอร์เรอร์สืบเนื่องมาจากความผิดพลาดในกระบวนการของธนาคาร เจ้าของเรืออาจจะไม่สามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ ทั้งนี้ โดยที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องในการผิดพลาดนั้นและจะต้องแก้ไขการชำระค่าจ้างให้ถูกต้องในทันทีที่ทราบถึงการผิดนัดชำระหนี้ดังกล่าว โดยแนววินิจฉัยดังกล่าวนี้เป็นแนวคิดที่เป็นประเพณีปฏิบัติของการอนุญาโตตุลาการในนิวยอร์กที่ต้องการป้องกันมิให้เกิดผลกระทบอย่างมากกับคู่สัญญาที่มีความเพียรพยายามและมีความสุจริต¹⁰⁶

โดยหากเจ้าของเรือแต่งตั้งธนาคารใดเพื่อรับชำระค่าจ้าง ธนาคารดังกล่าวจะมีฐานะเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือและหากความผิดพลาดเกิดขึ้นเพราะความผิดของธนาคารดังกล่าว เจ้าของเรือจะเป็นฝ่ายที่ต้องรับผลร้าย ดังเช่น ในคดี *The Erie* (Arb. at N.Y. 1970)

¹⁰⁵ Ibid., p. 298.

¹⁰⁶ Ibid., p. 297.

วินิจฉัยว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกเรือคืนในกรณีที่ได้มีการส่งเช็คเพื่อชำระค่าจ้างตามกำหนดชำระในวันที่ 19 พฤษภาคมและธนาคารของเจ้าของเรือได้รับในเช้าวันถัดมา แต่การชำระเงินยังไม่โอนเข้าสู่บัญชีของเจ้าของเรือจนกระทั่งวันที่ 21 พฤษภาคม เนื่องจากเป็นผลจากความผิดพลาดของเจ้าของเรือเองในการให้คำสั่งที่ถูกต้องแก่ธนาคารของตน¹⁰⁷

แต่ในกรณีที่ความผิดพลาดเกิดจากธนาคารที่เป็นตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ในการชำระค่าจ้างหรือธนาคารที่เป็นตัวกลางซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ควรจะเป็นฝ่ายที่ต้องรับผลร้าย แต่คดีดังต่อไปนี้แสดงให้เห็นว่าชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งมิได้เกี่ยวข้องในการผิดพลาดและได้ใช้ความพยายามในการแก้ไขอาจได้รับการวินิจฉัยที่เป็นผลดี*

ในคดี *The Pandora (No.2)* (Arb. at N.Y. 1973) มีการชำระค่าจ้างจากธนาคารของชาร์เตอร์เรอร์ผ่านธนาคารที่เป็นตัวกลางไปยังธนาคารที่เจ้าของเรือกำหนด แต่โดยความผิดพลาดของธนาคารที่เป็นตัวกลาง ธนาคารของเจ้าของเรือจึงยังมิได้ชำระค่าจ้าง ต่อมาเจ้าของเรือได้แจ้งชาร์เตอร์เรอร์ถึงการมิได้รับชำระค่าจ้างและการใช้สิทธิเรียกเรือคืน ชาร์เตอร์เรอร์จึงได้สอบถามไปยังธนาคารและเป็นเวลาล่าช้ากว่า 5-6 วันก่อนที่จะทราบถึงเหตุของความผิดพลาดและมีการโอนเงินค่าจ้างที่ค้างชำระ คณะอนุญาโตตุลาการกล่าวว่าชาร์เตอร์เรอร์มีโอกาสที่จะแก้ไขความผิดพลาดได้หลังจากที่ได้รับแจ้งจากเจ้าของเรือ แต่เนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถแก้ไขความผิดพลาดได้ในเวลาที่รวดเร็ว เจ้าของเรือจึงมีสิทธิเรียกเรือคืน¹⁰⁸

ในคดี *The Essi Gina* (Arb. at N.Y. 1970) เช็คถูกส่งไปยังธนาคารที่แต่งตั้งโดยเจ้าของเรือ แต่หลังจากวันที่ค่าจ้างถึงกำหนด 2 วัน ธนาคารแจ้งว่ายังไม่ได้รับเช็ค ในวันถัดมาเจ้าของเรือเรียกเรือคืนและปฏิเสธเช็คที่ส่งมาชำระแทน 2-3 วันต่อมา ธนาคารจึงได้พบเช็คที่หายไป ถึงแม้ว่าจะมิได้มีการกล่าวถึงวันที่เช็คมาถึงธนาคาร อนุญาโตตุลาการก็ได้วินิจฉัยว่า

¹⁰⁷ Ibid.

* ในขณะที่การชำระค่าจ้างล่าช้าอันเนื่องมาจากความประมาทเล็กน้อยในส่วนของธนาคารมิได้เป็นประเด็นที่จะต้องพิจารณาภายใต้หลักกฎหมายอังกฤษหากธนาคารดังกล่าวเป็นของชาร์เตอร์เรอร์หรือพิจารณาได้ว่าเป็นตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ (*United Nations, Charter parties : A comparative analysis*, p. 179.)

¹⁰⁸ Ibid., p. 296.

ความผิดพลาดเกิดขึ้นจากธนาคารแต่เพียงผู้เดียว จึงจะโทษชาร์เตอร์เรอร์มิได้ การเรียกเรือคืนจึงมิชอบ¹⁰⁹

2.5.2 หลักกฎหมายของกลุ่มประเทศซิวิลลอว์

2.5.2.1 ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์

(The Norwegian Maritime Code 1994)

ประเทศนอร์เวย์เป็นประเทศหนึ่งในกลุ่มสแกนดิเนเวีย* ซึ่งมีชื่อเสียงด้านการเดินเรือมานาน ประเทศนอร์เวย์เป็นประเทศในระบบกฎหมายซิวิลลอว์และมีบทกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษรว่าด้วยการชาร์เตอร์เรือโดยเฉพาะ บทบัญญัติดังกล่าวอยู่ในหมวดที่ 14 เรื่องการชาร์เตอร์เรือ (Chapter 14 Chartering of Ships) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของประมวลกฎหมายที่มีชื่อว่า The Norwegian Maritime Code 1994 ทั้งนี้ รูปแบบการชาร์เตอร์เรือที่ประมวลกฎหมายกำหนดไว้มีเพียงบางประเภท ประเภทแรก คือ การชาร์เตอร์เรือรายเที่ยว (Voyage chartering) ประเภทที่สองคือ การชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวติดต่อกัน (Consecutive voyages) และอีกประเภทคือการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา (Time chartering) แต่ไม่ได้กล่าวถึงการเช่าเรือเปล่า (Demise chartering)

ในส่วนที่ว่าด้วยการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น มีหัวข้อบทบัญญัติว่าด้วยการส่งมอบเรือ (Delivery of the Ship) การปฏิบัติการเดินทางของเรือ (Performance of the Voyage) การส่งมอบเรือคืน (Redelivery of the Ship) ค่าจ้าง (Time Charter Hire) และการระงับของสัญญา (Termination) ซึ่งมีเนื้อหาสาระในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสมมุติฐานของวิทยานิพนธ์และอยู่ในขอบเขตของการวิจัยดังนี้

2.5.2.1.1 คำนิยาม

คำนิยามที่เกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือจะอยู่ใน Section 321 ซึ่งเป็นส่วนของบทบัญญัติทั่วไป (General Provisions) โดยมีคำนิยามที่เกี่ยวข้องกับการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา คือ คำว่า carrier และ time chartering ดังนี้

¹⁰⁹ Ibid., p. 297.

* สแกนดิเนเวีย ประกอบด้วยประเทศสวีเดน นอร์เวย์ และเดนมาร์ก

carrier หมายถึง บุคคลซึ่งเอาเรือออกให้ชาร์เตอร์โดยเข้าทำสัญญากับบุคคลอีกคนหนึ่ง (เรียกว่า ชาร์เตอร์เรอร์)

time chartering หมายถึง การชาร์เตอร์เรือโดยคำนวณค่าตอบแทนตามระยะเวลา

ดังนั้น จะเห็นว่าผู้เอาเรือออกให้ชาร์เตอร์ ซึ่งโดยปกติได้แก่ เจ้าของเรือ ในกรณีของ The Norwegian Maritime Code นี้เรียกว่า carrier ซึ่งถ้าแปลเป็นถ้อยคำในภาษาไทยก็คือ “ผู้ขนส่ง” ในวิทยานิพนธ์นี้จะใช้คำว่า “ผู้ขนส่ง” เพื่อให้ตรงตามถ้อยคำตามประมวลกฎหมายดังกล่าว

2.5.2.1.2 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล

หลักกฎหมายเกี่ยวกับการทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลตาม The Norwegian Maritime Code อาจแยกพิจารณาได้เป็นกรณีขณะส่งมอบเรือซึ่งมีบทบัญญัติอยู่ในหัวข้อว่าด้วยเรื่องการส่งมอบเรือ (Delivery of the Ship) ส่วนภายหลังส่งมอบเรือมีบทบัญญัติอยู่ในหัวข้อว่าด้วยเรื่องปฏิบัติการเดินทางของเรือ (Performance of the Voyage) มีเนื้อหาดังนี้

1) ขณะส่งมอบเรือ

ในขณะที่ส่งมอบเรื่อนั้น ผู้ขนส่งจะต้องทำให้สภาพของเรือ ใบริบรองภาคบังคับ คนประจำเรือ เสี่ยงสัมภาระและอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้อื่นใด มีความเหมาะสมตามปกติการค้าภายในอาณาเขตการค้าที่กำหนดไว้ในสัญญาชาร์เตอร์เรือ¹¹⁰

ในเวลาส่งมอบเรือ ถ้าพบว่าเรือหรืออุปกรณ์เรือชำรุดบกพร่อง ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิหักค่าจ้างได้ หรือหากความชำรุดบกพร่องนั้นเป็นการผิดสัญญาในสาระสำคัญ ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้ แต่ความนี้มิให้ใช้บังคับในกรณีที่ผู้ขนส่งสามารถแก้ไขความชำรุดบกพร่องนั้นได้โดยไม่ทำให้เกิดความล่าช้าอันเป็นเหตุให้ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้ตาม Section 375¹¹¹ (Cancelling Time. Delayed Delivery)

¹¹⁰ Section 372 (Condition and Equipment of the Ship) วรรค 2

¹¹¹ Section 376 (Defects in the Ship)

ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิเรียกค่าเสียหายในความสูญเสียที่เกิดจากความล่าช้าหรือความชำรุดบกพร่องในการส่งมอบเรือ เว้นแต่ความล่าช้าหรือความชำรุดบกพร่องนั้นมิได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ชาร์เตอร์เรอร์ยังมีสิทธิเรียกค่าเสียหายในความสูญเสียที่เกิดจากการที่เรือขาดคุณสมบัติหรือไม่มีอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ที่ควรจะต้องมี ณ ขณะทำสัญญาด้วย¹¹²

2) ภายหลังส่งมอบเรือ

หากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยหรือไม่มีคุณสมบัติตามที่ระบุในสัญญา หรือเดินทางล่าช้า หรือผู้ขนส่งผิดสัญญาในกรณีอื่นใด ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะเลิกสัญญาได้ ถ้าหากผลของการผิดสัญญานั้นกระทบต่อวัตถุประสงค์แห่งสัญญาในสาระสำคัญ ในกรณีนี้ หากชาร์เตอร์เรอร์ประสงค์ที่จะเลิกสัญญาจะต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งโดยไม่มีชักช้าภายหลังจากที่ได้ทราบหรือควรจะได้ทราบว่ามีการผิดสัญญา หากไม่ดำเนินการดังกล่าวสิทธิในการเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์จะระงับสิ้นไป

ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิเรียกค่าเสียหายในความสูญเสียเนื่องจากการที่เรือหายหรือชำรุดบกพร่องซึ่งไม่สามารถซ่อมแซมได้หรือเนื่องจากการไม่สามารถรักษาให้เรือมีความปลอดภัยในการเดินทะเลหรือไม่มีคุณสมบัติตามที่ระบุไว้ในสัญญาโดยประการอื่น ถ้าหากเกิดขึ้นเพราะความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบด้วย¹¹³

2.5.2.1.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์เมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา

ถ้าตามสัญญาชาร์เตอร์เรือมีกำหนดว่าเรือต้องพร้อมรับสินค้าในเวลาใดที่แน่นอน (cancelling time) ถ้าเรือไม่มีความพร้อมหรือมิได้มีการแจ้งถึงความพร้อมของเรือ (notice of readiness) ก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้ *ความนี้ให้ใช้บังคับกับกรณีที่มีการกำหนดวันที่เรือต้องถูกส่งมอบในสัญญาชาร์เตอร์เรือด้วย*

¹¹² Section 377 (Liability for Damages)

¹¹³ Section 384 (Delay and other Breach of Contract on the Part of the Time Charter Carrier)

หากผู้ขนส่งแจ้งว่าเรือจะมาถึงหลังจากเวลาที่กำหนดไว้ และได้แจ้งกำหนดเวลาใหม่ที่เรือจะพร้อมรับสินค้าหรือพร้อมส่งมอบ ชาร์เตอร์เรอร์ต้องบอกเลิกสัญญาโดยไม่ชักช้า หากไม่บอกเลิกสัญญาจะถือว่ากำหนดเวลาใหม่คือกำหนดเวลาสำหรับการเลิกสัญญา (cancelling time)

กรณีอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวมานั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิยกเลิกสัญญาได้ถ้ามีการส่งมอบเรือล่าช้าเกินควรอันทำให้เป็นการผิดสัญญาในสาระสำคัญ (if the delay constitutes a substantial breach of contract)¹¹⁴

2.5.2.1.4 หลักกฎหมายเกี่ยวกับข้อตกลงในการงดจ่ายค่าจ้าง

ชั่วคราว

ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ต้องชำระค่าจ้างสำหรับเวลาที่สูญหายไปในช่วงที่มี การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage) การบำรุงรักษาเรือ หรือการซ่อมแซมเรืออันเนื่องมาจากเหตุที่ ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ต้องรับผิดชอบหรือเหตุอื่นใดที่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ความในข้อนี้ให้ใช้บังคับกับหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ในการออกค่าใช้จ่ายในการ ปฏิบัติการของเรือด้วย¹¹⁵

¹¹⁴ Section 375 (Cancelling Time. Delayed Delivery)

มีข้อสังเกตว่าตาม Section 375 นี้ แบ่งได้เป็น 3 กรณี โดยขึ้นอยู่กับสัญญาว่าเข้ากรณีใด กรณีแรก (วรรค 1) คือ สัญญามีกำหนดเวลาที่เรือต้องพร้อมรับสินค้า ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิ ยกเลิกสัญญาได้ทันทีเมื่อสิ้นกำหนดเวลาดังกล่าว (หากไม่มีข้อเท็จจริงตามวรรค 2)

กรณีที่สอง (วรรค 1 ตอนท้าย) คือ สัญญามีกำหนดวันที่ต้องมีการส่งมอบเรือ ชาร์เตอร์ เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้ทันทีเมื่อสิ้นกำหนดเวลาดังกล่าว (หากไม่มีข้อเท็จจริงตามวรรค 2)

กรณีสุดท้าย (วรรค 3) คือ หากสัญญามีได้กำหนดทั้งเวลาพร้อมรับสินค้าและวันที่ต้อง มี การส่งมอบเรือก็ต้องปรากฏว่ามีการส่งมอบเรือล่าช้าเกินควรอันทำให้เป็นการผิดสัญญาใน สาระสำคัญ ชาร์เตอร์เรอร์จึงจะสามารถเลิกสัญญาได้

ตาม NYPE 93 นั้นหากคู่สัญญามีได้ตกลงเป็นอย่างอื่นจะเข้ากรณีที่สอง โปรดดูข้อ 16. Delivery/Cancelling ในหัวข้อ 3.2.2 3) ดังนั้น ในวิทยานิพนธ์นี้ ผู้เขียนจะมุ่งเน้นเฉพาะกรณีที่ สอง

¹¹⁵ Section 392 (Off hire)

2.5.2.1.5 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาและอัตราค่าจ้างเมื่อเกินระยะเวลาการเช่าเรือ

ชาร์เตอร์เรอร์ต้องส่งมอบเรือคืนให้แก่ผู้ขนส่ง ณ สถานที่และเวลาที่ตกลงกัน¹¹⁶

เว้นแต่เมื่อมีการตกลงช่วงเวลาในการส่งมอบเรือคืนเอาไว้อย่างแน่นอน ผู้ขนส่งจะต้องเริ่มต้นการเดินทางที่ต่อไปแม้จะเกินระยะเวลาที่ตกลงกันในการส่งมอบเรือคืน แต่ความนี้มิให้ใช้บังคับถ้าเวลาที่เกินกำหนด (overlap) นั้นจะล่วงเลยเกินสมควร

ในเวลาส่วนเกินซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ได้รับอนุญาตตามวรรคแรกนั้น ชาร์เตอร์เรอร์พึงจ่ายค่าจ้างในอัตราตามสัญญา แต่ในส่วนเวลาอื่นที่ล่วงเลยจากระยะเวลาดังกล่าวออกไป ชาร์เตอร์เรอร์พึงจ่ายค่าจ้างในอัตราตลาด แต่ไม่น้อยกว่าอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมถึงค่าเสียหายตามหลักเกณฑ์ปกติของสัญญาสำหรับความเสียหายอื่นใดที่เกิดแก่ผู้ขนส่งอันเนื่องมาจากการส่งมอบเรือคืนล่าช้า¹¹⁷

2.5.2.1.6 หลักกฎหมายเกี่ยวกับผลของการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา

ตามปกติ ถ้ามิได้มีการชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา เจ้าของเรือย่อมจะใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา แต่ในส่วนประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์นั้นมิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการเรียกเรือคืนไว้โดยตรง* โดยได้กล่าวถึงเฉพาะเรื่องการชำระดอกเบี้ย สิทธิในการพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา สิทธิในการเลิกสัญญา และการโอนสิทธิเรียกร้องในค่าระวางตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงในกรณีที่มีการชำระค่าจ้างล่าช้า ดังนี้

¹¹⁶ Section 388 (Redelivery. Survey) วรรค 1

¹¹⁷ Section 389 (Exceeding the Charter Period)

* อย่างไรก็ตามใน Section 322 (Freedom of Contract) ซึ่งอยู่ในส่วนบทบัญญัติทั่วไปของการเช่าเรือได้มีบัญญัติไว้ว่า “บทบัญญัติต่าง ๆ ในส่วนนี้จะไม่ใช่บังคับในกรณีที่มีข้อสัญญาหรือแนวปฏิบัติในระหว่างคู่สัญญาหรือจารีตประเพณีทางการค้าหรือขนบธรรมเนียมเป็นอย่างอื่น อันต้องพิจารณาว่ามีผลบังคับในระหว่างคู่สัญญา” ข้อสัญญาในเรื่องการเรียกเรือคืนจึงย่อมจะใช้บังคับได้โดยนิตินัย

ถ้ามิได้มีการชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์ต้องจ่ายดอกเบี้ยผิดนัด นับแต่เวลาที่ถึงกำหนดพร้อมกับการชำระค่าจ้างในงวดถัดไป

ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ชาร์เตอร์เรอร์ทราบว่ามีได้มีการชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา และเมื่อได้ส่งค่าแจ้งนั้นต่อชาร์เตอร์เรอร์แล้ว ผู้ขนส่งอาจพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา (suspend performance of the chartering agreement) รวมถึงปฏิเสธที่จะรับสินค้าลงเรือหรือ ออกใบตราส่ง และหากภายใน 72 ชั่วโมงหลังจากการแจ้งยังมีได้รับค่าจ้าง ผู้ขนส่งมีสิทธิเลิก สัญญาได้

ถ้าผู้ขนส่งพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาหรือเลิกสัญญา ยังสามารถที่จะเรียก ค่าเสียหายได้อีก เว้นแต่ชาร์เตอร์เรอร์สามารถแสดงให้เห็นได้ว่าความล่าช้าในการชำระเงินนั้น เนื่องมาจากความขัดข้องในการสื่อสารหรือการโอนเงินหรือเหตุขัดขวางอื่น ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการ ควบคุมของชาร์เตอร์เรอร์และซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถคาดเห็นได้ในเวลาที่ทำสัญญาหรือไม่ได้ ถูกคาดหวังว่าจะต้องหลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลนั้น

ถ้าชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา ผู้ขนส่งอาจร้องขอให้ชาร์เตอร์ เรอร์โอนสิทธิเรียกร้องในค่าระวางใด ๆ ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงให้แก่ตนได้¹¹⁸

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹¹⁸ Section 391 (Delayed Payment of Time Charter Hire)

บทที่ 3

ข้อสัญญาตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรดิวซ์ เอ็กเชเชนจ์ ค.ศ. 1993 (New York Produce Exchange Form 1993 – NYPE 93)

3.1 ประวัติความเป็นมาของ NYPE 93

สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตามแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรดิวซ์ เอ็กเชเชนจ์ (New York Produce Exchange Time Charter – “NYPE”) ได้รับการตีพิมพ์เป็นครั้งแรกโดยองค์กรที่มีชื่อว่า The New York Produce Exchange เมื่อปีค.ศ. 1913 (เป็นฉบับ 6 กันยายน ค.ศ. 1913) หลังจากนั้น The New York Produce Exchange ก็ได้มีการแก้ไขปรับปรุงแบบมาตรฐานดังกล่าวเรื่อยมา ปรากฏเป็น NYPE ฉบับ 20 ตุลาคม ค.ศ. 1921 6 สิงหาคม ค.ศ. 1931 และ 3 ตุลาคม ค.ศ. 1946 ต่อมา ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 The New York Produce Exchange ปฏิเสธที่จะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางเปลี่ยนสินค้าอีกต่อไป และในช่วงประมาณปลายทศวรรษที่ 1960 หรือประมาณต้นทศวรรษที่ 1970 The New York Produce Exchange ได้ล้มเลิกไป โดยหน้าที่ต่าง ๆ ถูกโอนมาเป็นของ the International Commodity Exchange ซึ่งในปัจจุบันเป็นที่ทราบกันดีว่าองค์กรดังกล่าวมิได้ดำเนินการแล้ว

ดังนั้น ตั้งแต่ปีค.ศ. 1946 NYPE ก็ได้มีการแก้ไขปรับปรุงอีกจนกระทั่งในปีค.ศ. 1977 จึงได้มีความพยายามอีกครั้งในการปรับปรุงแบบสัญญามาตรฐานให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้น โดยการริเริ่มของ The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.), Inc. (“ASBA”) โดย ASBA ได้มีการปรึกษาร่วมกับองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งรวมถึง The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) และ The General Council of British Shipping (ปัจจุบันคือ The Chamber of Shipping)

ในการแก้ไขปรับปรุงแบบสัญญามาตรฐานดังกล่าวนี้ ASBA มิได้มีวัตถุประสงค์ที่จะร่างแบบสัญญามาตรฐานขึ้นใหม่ทั้งฉบับ เป็นแต่เพียงต้องการปรับปรุงแบบสัญญามาตรฐานฉบับปีค.ศ. 1946 เพื่อให้เป็นไปตามการเจรจาในตลาดการขนส่งที่พบมากที่สุดเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ASBA ยังเห็นว่า ในการแก้ไขปรับปรุงนี้ ไม่ควรที่จะใช้วิธีแก้ไขแบบมาตรฐานเลยทีเดียว

แต่ควรใช้วิธีแนบท้ายสัญญาเป็นข้อสัญญาเพิ่มเติมที่เรียกว่า “Rider Clauses” แบบสัญญามาตรฐานที่ปรับปรุงโดย ASBA นี้มีชื่อเรียกว่า “ASBATIME” ได้รับการตีพิมพ์ในปี 1981 แต่ก็ปรากฏว่าไม่ได้เป็นที่รู้จักหรือได้รับความสนใจในตลาดการขนส่งเท่าที่ควร คู่สัญญายังคงนิยมใช้แบบสัญญามาตรฐานฉบับปี ค.ศ. 1946 อยู่นั่นเอง ซึ่งก็เกิดปัญหาว่าคู่สัญญาว่าง rider clauses กันเองโดยไม่ถูกต้องเหมาะสม เนื่องจากมีความเร่งรีบในการเจรจา จึงนำไปสู่การเกิดข้อพิพาทขึ้นมากมาย

จากปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าวและการตระหนักถึงความสำคัญของ NYPE ในฐานะที่เป็นแบบสัญญามาตรฐานสำหรับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาเพื่อการขนส่งสินค้าแห้งที่ถูกนำไปใช้มากที่สุดนั้น คณะกรรมการของ ASBA ที่มีชื่อว่า the Chartering and Documentary Committee จึงได้ร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศอีก 2 แห่ง คือ The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) และ the Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA) ในปี ค.ศ. 1992 ในการปรับปรุง NYPE และ ASBATIME อีกครั้ง โดยพิจารณาจากแนวปฏิบัติในตลาดการขนส่งและประเภทของเรือในช่วงระยะหลัง โดยหวังว่าจะสามารถผลิตแบบสัญญามาตรฐานที่ทันสมัยและใช้ได้จริงเพื่อให้การทำธุรกิจมีความสะดวกยิ่งขึ้น

ในความร่วมมือในการแก้ไขปรับปรุงแบบสัญญามาตรฐานนั้น ทั้ง 3 องค์กรได้ใช้ความพยายามอย่างมากโดยคำนึงถึงความเป็นธรรมระหว่างคู่สัญญา การใช้ภาษาที่เข้าใจง่าย และใช้คำศัพท์เฉพาะทาง การปรับปรุงโครงสร้างของแบบสัญญาให้ง่ายต่อการอ่านและการพิจารณาในภาพรวม นอกจากนี้ยังได้นำเอา rider clauses ของ ASBATIME มาเป็นส่วนหนึ่งของแบบสัญญามาตรฐาน และยังสามารถเพิ่มเติมข้อสัญญาใหม่ เช่น Anti-Drug Abuse Clause และ Stowaways Clause เป็นต้น ซึ่งก็เป็นข้อสัญญาที่คู่สัญญามักเพิ่มเติมใน NYPE อยู่ก่อนหน้าแล้ว

ในที่สุด ความร่วมมือดังกล่าวก็เสร็จสมบูรณ์และได้ผลลัพธ์ออกมาเป็นแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรดิวซ์ เอ็กซ์เชนจ์ ฉบับแก้ไขปรับปรุง 14 กันยายน ค.ศ. 1993 ใช้ชื่อว่า NYPE 93 (New York Produce Exchange Time Charter, Code Name: NYPE 93) โดยได้รับการอนุมัติอย่างเป็นทางการจาก Board of Governors ของ ASBA และได้รับการรับรองจาก

Documentary Committee ของ BIMCO และ Chartering and Documentary Committee ของ FONASBA ว่าเป็นแบบสัญญามาตรฐานแนะนำ¹

3.2 สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตาม NYPE 93

ดังได้กล่าวแล้วว่าสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลานั้น อำนาจหน้าที่ในการควบคุมเรื่องการเดินเรือ (nautical operation) จะยังคงอยู่กับเจ้าของเรือ ในขณะที่ชาร์เตอร์เรอร์จะมีอำนาจหน้าที่ในเชิงพาณิชย์ (commercial operation) เท่านั้น โดยตาม NYPE 93 นั้นเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ต่างมีสิทธิและหน้าที่ต่อกันและกัน ในประการสำคัญ ดังนี้*

3.2.1 สิทธิและหน้าที่ของเจ้าของเรือ

1) สิทธิได้รับค่าจ้าง (Hire)

เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าจ้าง โดยอัตราค่าจ้างนั้นอาจคำนวณเป็นรายวันหรือทุก 30 วัน แล้วแต่จะตกลงกัน โดยเริ่มคำนวณตั้งแต่วันที่มีการส่งมอบเรือจนถึงเวลาที่มีการส่งมอบเรือคืนในสภาพดี** เว้นแต่การชำรุดสึกหรอเนื่องจากการใช้งานตามปกติ ข้อสัญญาเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างดังกล่าวนี้ปรากฏตามข้อ 10. ของ NYPE 93 ซึ่งมีความ ดังนี้

“ข้อ 10. อัตราค่าจ้าง/สถานที่ส่งมอบเรือคืนและการแจ้งถึงการส่งมอบเรือคืน (Rate of Hire/Redelivery Areas and Notices)

¹ Printed in BIMCO Bulletin No. 6, 1993, Available from:

https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Documents/Document_samples/Time Charter Parties/NYPE93.aspx (August 2009)

* รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดู NYPE 93 (ภาษาอังกฤษ) ในภาคผนวก ก.

** แต่มีคดี Wye Shipping Co. v. Compagnie Paris-Orleans (1922) วินิจฉัยว่าการผิดข้อสัญญาที่มีได้มีการส่งมอบเรือคืนในสภาพดี ก่อให้เกิดสิทธิแก่เจ้าของเรือในการเรียกร้องค่าเสียหาย แต่ไม่อาจเรียกค่าจ้างในระหว่างเวลาซ่อมแซมเรือได้

ชาร์เตอร์เรอร์ต้องจ่ายค่าจ้างในอัตรา.....\$ ต่อวันหรือ.....\$ ต่อตัน ตามความสามารถในการบรรทุกของเรือรวมถึงเชื้อเพลิงและที่เก็บสินค้า ในระดับของกราบเรือที่พื้นน้ำตามแนวน้ำบรรทุกของฤดูร้อน (summer freeboard) ต่อ 30 วัน เริ่มจากวันที่ส่งมอบเรือ และใช้อัตราเดียวกันในส่วนในเดือน ค่าจ้างจะคำนวณจนถึงเวลาที่เรือส่งมอบคืนให้แก่เจ้าของเรือ (เว้นเสียแต่เรือหาย) ณ..... ในสภาพใช้การได้ดี ยกเว้นการชำรุดสึกหรอเนื่องจากการใช้งานตามปกติ เว้นแต่จะได้ตกลงเป็นอย่างอื่น

ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องแจ้งเจ้าของเรือไม่น้อยกว่า.....วัน ถึงท่าเรือ และวันที่คาดว่าเรือจะถูกส่งมอบคืน

เพื่อประโยชน์ในการคำนวณค่าจ้าง เวลาในการส่งมอบเรือ การส่งมอบเรือคืนหรือการสิ้นสุดการชาร์เตอร์เรือให้คำนวณนับตามมาตรฐานของ GMT”

2) สิทธิในการเรียกเรือคืน (Withdraw the vessel) หรือพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา (Withhold the performance)

NYPE 93 ได้ให้สิทธิแก่เจ้าของเรือในการเรียกเรือคืนหากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา (failing the punctual and regular payment) * หรือกระทำผิดสัญญาใน

* ตามแบบมาตรฐานของ Balttime ใช้คำว่า “ผิดนัดชำระเงิน” (in default of payment) ซึ่งในคดี The Georgios C. (1971) ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่าหมายถึงการผิดนัดชำระเงินและตราอยู่ที่อยู่ในระหว่างการผิดนัด ดังนั้น หากชาร์เตอร์เรอร์ชำระค่าจ้างในภายหลังก่อนที่เจ้าของเรือจะใช้สิทธิเรียกเรือคืนก็จะไม่อยู่ในระหว่างการผิดนัดอีกต่อไป เจ้าของเรือจึงไม่สามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ อย่างไรก็ตาม คำวินิจฉัยดังกล่าวได้ถูกกลับในคดี The Laconia (ตามคดีนี้ใช้แบบมาตรฐานของ NYPE โปรดดูข้อเท็จจริงในหัวข้อ 2.5.1.1.5) ซึ่งศาลสูงได้ให้เหตุผลว่าคำว่าผิดนัดชำระเงินนั้นหมายถึงการผิดนัดชำระเงินล่วงหน้าตามที่ข้อสัญญากำหนด (withdrawal clause) ดังนั้น การก่อให้เกิดการผิดนัดคือการมิได้ชำระเงินล่วงหน้าและไม่สามารถแก้ไขได้โดยการชำระเงินในภายหลังเพราะเกิดสิทธิในการเรียกเรือคืนแก่เจ้าของเรือแล้ว เว้นแต่เจ้าของเรือจะได้สละสิทธิ (waive their right) โดยการยอมรับการชำระเงินล่าช้าหรือมีการยอมรับการชำระล่าช้าก่อนหน้านั้น United Nations, Charter parties : A comparative analysis, p. 179.

สาระสำคัญ (fundamental breach)* โดยได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับระยะเวลาผ่อนปรน (grace period) ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ถึงกำหนดชำระเงินแล้วแต่ยังไม่สามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ ดังนั้น เจ้าของเรือจะยังไม่สามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ทันทีในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตาม กำหนดเวลา แต่ต้องมีการแจ้งให้ชาร์เตอร์เรอร์ทราบถึงสถานะของการมิได้ชำระหนี้ดังกล่าว เสียก่อน ถ้าชาร์เตอร์เรอร์มิได้ดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้องภายในกำหนดเวลานี้ เจ้าของเรือจึงจะ สามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการใช้สิทธิโดยมิชอบของเจ้าของเรือ โดยอาศัย จากความผิดพลาดหรือความเข้าใจผิดของธนาคารหรือปัญหาทางเทคนิคต่าง ๆ ซึ่งก่อให้เกิด ความล่าช้าในการชำระค่าจ้างเพียงเล็กน้อยแต่ก็ได้มีความเสี่ยงว่าชาร์เตอร์เรอร์จะผิดนัดชำระหนี้ แต่อย่างไรก็ดี ระยะเวลาผ่อนปรน (Grace Period) ตามข้อ 11.(b) นี้จึงเป็นข้อกำหนดที่ทำให้การใช้ สิทธิเรียกเรือคืนของเจ้าของเรือมีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ซึ่งข้อสัญญานี้ไม่ปรากฏใน NYPE ฉบับ ก่อน ๆ หากแต่เพิ่งมีใน NYPE 93 นี้ แต่ก็มักจะถูกใช้เป็นข้อสัญญาเพิ่มเติม (rider clause) มา นานแล้ว โดยอาจเรียกกันในเรื่อง “Anti-technicality clause”

ส่วนในการพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา (Withhold the performance) ของ เจ้าของเรือนั้นก็ก็เป็นข้อสัญญาใหม่ที่ NYPE 93 ได้ให้สิทธิแก่เจ้าของเรือไว้เช่นกัน** คือ ในกรณีที่ ชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและระยะเวลาผ่อนปรนได้ล่วงพ้นไปแล้ว โดยยังมี ค่าจ้างค้างชำระอยู่ เจ้าของเรือก็จะมีสิทธิพักการปฏิบัติหน้าที่ทั้งหมดหรือแต่บางประการตาม สัญญา โดยเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการใช้สิทธิของตน

* แต่เดิม ตาม NYPE ฉบับปี 1946 ใช้คำว่า “any breach” ซึ่งหมายถึงการผิดสัญญาใน กรณีทั่ว ๆ ไปของชาร์เตอร์เรอร์จะทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเรือคืน แต่ศาลในคดี Antios (1984) และ The Tropwind (1977) วินิจฉัยว่าจะต้องเป็นการผิดสัญญาในสาระสำคัญเจ้าของเรือจึงจะใช้ สิทธิดังกล่าวได้ ตาม NYPE 93 จึงจำกัดเฉพาะการผิดสัญญาในสาระสำคัญ ซึ่งมีข้อพิจารณาว่า การกำหนดเช่นนี้อาจไม่มีความจำเป็น เนื่องจากหากชาร์เตอร์เรอร์ผิดสัญญาในสาระสำคัญ (ซึ่ง หมายถึงการผิดสัญญาที่ร้ายแรงซึ่งแสดงให้เห็นว่าชาร์เตอร์เรอร์ไม่ประสงค์ที่จะผูกพันตามสัญญา อีกต่อไป) เจ้าของเรือก็ควรเลือกที่จะเลิกสัญญาอยู่แล้วเพราะจะเป็นการสงวนสิทธิในการเรียก ค่าเสียหายจากการผิดสัญญานั้นซึ่งรวมถึงความสูญเสียในระยะเวลาที่เหลือตามสัญญาชาร์เตอร์ เรือด้วย โปรดดู Harvey Williams, *Chartering Documents*, p. 78.

** ทั้ง Grace Period และการพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาเป็นข้อสัญญาแนะนำของ ASBATIME 1981

ดังกล่าวนี้ เหตุที่ต้องให้สิทธิแก่เจ้าของเรือนี้เนื่องจากในบางครั้ง การที่มีได้ชำระค่าจ้างปรากฏเมื่อสินค้าได้บรรทุกลงเรือแล้วและได้มีการออกไปตราส่งแล้ว ทำให้เจ้าของเรือผูกพันที่จะต้องบรรทุกสินค้าตามใบตราส่ง การที่จะใช้สิทธิเรียกเรือคืนก็จะไม่เกิดประโยชน์ อย่างไรก็ตาม ตามข้อสัญญา กำหนดว่า การพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญานี้ไม่ตัดสิทธิเจ้าของเรือในการเรียกเรือคืน ดังนี้ จะเห็นได้ว่าเจ้าของเรือจะเลือกที่จะปฏิบัติอย่างไรย่อมจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์

สิทธิในการเรียกเรือคืน (Withdraw the vessel) หรือพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา (Withhold the performance) ของเจ้าของเรือ ดังที่กล่าวมานี้ปรากฏตามข้อ 11. (a) , (b) ของ NYPE 93 ซึ่งมีความ ดังนี้

“ข้อ 11. การชำระค่าจ้าง (Hire Payment)

(a) การชำระเงิน (Payment)

.....หากชำระค่าจ้างไม่ตรงตามกำหนดเวลา (failing the punctual and regular payment) หรือมีการผิดข้อสัญญาอันเป็นสาระสำคัญ (fundamental breach) ไม่ว่าจะโดยประการใดภายใต้สัญญานี้ เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเรือคืน โดยไม่กระทบต่อสิทธิในข้อเรียกร้องอื่น ๆ ต่อชาร์เตอร์เรอร์ที่อาจมี

ในเวลาใด ๆ หลังครบกำหนดระยะเวลาผ่อนปรน (Grace Period) ตามข้อ 11. (b) และยังมีค่าจ้างค้างชำระอยู่ เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะพักการปฏิบัติหน้าที่ของตนทั้งหมด หรือแต่บางส่วน โดยไม่กระทบสิทธิในการเรียกเรือคืน และเจ้าของเรือจะไม่มีควมรับผิดชอบที่เกิดจากการพักการปฏิบัติหน้าที่โดยชาร์เตอร์เรอร์จะได้ชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวแก่เจ้าของเรือ ทั้งนี้ค่าจ้างยังคงคำนวณต่อไปและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการพักการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าของเรือจะตกเป็นภาระแก่ชาร์เตอร์เรอร์

(b) ระยะเวลาผ่อนปรน (Grace Period)

เมื่อมีการชำระค่าจ้างไม่ตรงตามกำหนดเวลาเนื่องจากความผิดพลาด ความประมาทเลินเล่อ หรือการละเว้นของชาร์เตอร์เรอร์หรือธนาคารของชาร์เตอร์เรอร์ ชาร์เตอร์เรอร์พึงได้รับแจ้งเป็นหนังสือจากเจ้าของเรือจำนวน.....วันทำการของธนาคาร (clear banking days) เพื่อที่จะแก้ไขข้อผิดพลาดในการชำระค่าจ้างดังกล่าวและเมื่อได้มีการชำระค่าจ้างภายในจำนวน.....วัน ตามหนังสือแจ้ง ให้ถือว่าการชำระค่าจ้างเป็นไปตามกำหนดเวลา

หากชาร์เตอร์เรอร์ไม่ชำระค่าจ้างภายใน.....วัน หลังจากได้รับหนังสือแจ้ง เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเรือคืนตามที่กำหนดในข้อ 11. (a) ข้างต้น”

3) หน้าที่ในการส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ภายในเวลาที่กำหนด และจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness)

ในเวลาเริ่มต้นระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ เจ้าของเรือมีหน้าที่ที่สำคัญ 2 ประการ ประการแรก คือ เจ้าของเรือจะต้องส่งมอบเรือที่มีคุณลักษณะตามสัญญาให้อยู่ในการใช้สอยของชาร์เตอร์เรอร์ภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันโดยต้องแจ้งถึงกำหนดเวลาที่คาดว่าเรือจะถูกส่งมอบให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ด้วย ประการที่สอง คือ ในขณะที่ส่งมอบเรื่อนั้น เรือต้องอยู่ในสภาพที่มีความเหมาะสมในการเดินทะเล หากไม่สามารถกระทำได้ ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิยกเลิกสัญญา (โปรดดูหัวข้อ 3.2.2 ข้อ 2) สิทธิยกเลิกสัญญากรณีที่ไม่ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา)

หน้าที่ในการส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ภายในเวลาที่กำหนดและจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness) ปรากฏตามข้อ 2. ของ NYPE 93 ซึ่งมีความดังนี้

“ข้อ 2. การส่งมอบเรือ (Delivery)

เรือจะถูกส่งมอบให้อยู่ในการใช้สอยของชาร์เตอร์เรอร์ ณ.....ในขณะที่ส่งมอบ เรือจะต้องมีสภาพพร้อมสำหรับการบรรทุกสินค้าและมีระวางที่ได้ทำความสะอาดแล้ว มีความแข็งแรงมั่นคงเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการ มีน้ำอับเฉา และมีกำลังที่จะเดินเครื่องยกขนส่งสินค้าทั้งหมดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เจ้าของเรือจะต้องแจ้งชาร์เตอร์เรอร์เป็นหนังสือไม่น้อยกว่า.....วัน ถึงวันที่คาดว่าเรือจะถูกส่งมอบ”

ในเรื่องนี้มีข้อสังเกต 2 ประการ คือ

ประการแรก ถึงแม้ตามข้อสัญญาจะใช้ถ้อยคำว่า “การส่งมอบเรือ” (delivery) แต่ในความเป็นจริงนั้น ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาไม่ได้มีการส่งมอบเรือให้อยู่ในการครอบครองของชาร์เตอร์เรอร์แต่อย่างใด เป็นแต่เพียงการที่เจ้าของเรือเริ่มต้นนำเรือเข้าสู่การ

ให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ผ่านทางเรือ นายเรือและลูกเรือ โดยชาร์เตอร์เรอร์จะใช้สอยเรือโดยการออกคำสั่งใด ๆ แก่นายเรือและลูกเรือภายในขอบเขตที่สัญญาให้สิทธิไว้ ซึ่งเจ้าของเรือสัญญาว่าลูกจ้างของเขาจะปฏิบัติตามคำสั่งเหล่านั้น²

ประการที่สอง ถึงแม้ NYPE 93 ข้อ 31. Protective Clauses (a) CLAUSE PARAMOUNT จะได้กำหนดให้สัญญาต้องอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (Carriage of Goods by Sea Act of the United States) Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules หรือรัฐบัญญัติอื่นในทำนองเดียวกันที่อาจบังคับใช้ตามแหล่งกำเนิดหรือจุดหมายปลายทางของใบตราส่ง ซึ่งหากพิจารณาผลของการอ้างถึงกฎหมายต่าง ๆ เหล่านี้ นั้นตามแนววินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์เห็นว่ายอมให้บังคับได้ จึงมีผลให้หน้าที่ของเจ้าของเรือในการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเลเหลือเพียงหน้าที่ในการใช้ความพยายาม (due diligence) แต่ก็จะมีผลเฉพาะเรื่องความรับผิดในสินค้าเท่านั้น มิได้เกี่ยวข้องกับ การพิจารณาสิทธิยกเลิกสัญญาตามข้อสัญญา cancelling clause ของชาร์เตอร์เรอร์ในขณะส่งมอบเรือ*

นอกจากการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเลในขณะส่งมอบเรือแล้ว ในระหว่างระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ เจ้าของเรือยังคงมีหน้าที่ดังกล่าว โดยจะต้องคงชั้นของเรือและรักษาตัวเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ตลอดระยะเวลาการให้บริการตามที่กำหนดใน NYPE 93 ข้อ 6. (โปรดดูในข้อถัดไป)

4) หน้าที่จัดหานายเรือ ลูกเรือ อุปกรณ์เรือ ออกค่าประกันภัยตัวเรือ และรักษาสภาพเรือตลอดระยะเวลาการให้บริการ

เนื่องจากเจ้าของเรือมีอำนาจหน้าที่ในควบคุมเรื่องการเดินเรือ (nautical operation) เจ้าของเรือจึงมีหน้าที่ต้องจัดหานายเรือ ลูกเรือ คนงานประจำเรือ โดยเจ้าของเรือมีฐานะเป็นนายจ้างและรับผิดชอบในการจ่ายค่าจ้าง ต้องจัดหาและออกค่าประกันภัยตัวเรือ นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ต้องบำรุงรักษาสภาพเรือซึ่งหมายรวมถึงชั้นของเรือ ตัวเรือ เครื่องยนต์และ

² The Madeleine (1967) ; See Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 129.

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.1.1

อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ตลอดระยะเวลาการให้บริการด้วย ซึ่งเรียกว่าเป็นข้อสัญญาเกี่ยวกับการบำรุงรักษา (maintenance clause) หน้าที่ดังกล่าวนี้ปรากฏตามข้อ 6. ของ NYPE 93 ซึ่งมีข้อความ ดังนี้

“ข้อ 6. สิ่งที่เจ้าของเรือต้องจัดหา (Owners to provide)

เจ้าของเรือจะต้องจัดหาและออกค่าใช้จ่ายสำหรับการประกันภัยเรือเว้นแต่จะได้ตกลงเป็นอย่างอื่น ห่วงผู้โดยสารในเรือ ดาดฟ้าเรือ ห้องเครื่องยนต์บนเรือ และที่เก็บสินค้าที่จำเป็นอื่น ๆ รวมถึงหม้อน้ำร้อน และต้องจ่ายค่าจ้าง ค่าธรรมเนียมในการติดต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนตัวลูกเรือและค่าธรรมเนียมการให้บริการที่ทำเรือที่เกี่ยวกับลูกเรือ และจะต้องคงชั้นของเรือและรักษาตัวเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ให้มีประสิทธิภาพตลอดระยะเวลาการให้บริการ ทั้งมีเจ้าหน้าที่และลูกเรือพร้อม”

5) หน้าที่ในการจัดหาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

ดังที่ได้กล่าวมาในหัวข้อหลักกฎหมายต่างประเทศนั้น ทั้งตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์และหลักกฎหมายของประเทศนอร์เวย์ การจัดหาเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ในการเดินเรื่อนั้นเป็นหน้าที่ประการหนึ่งที่อยู่ในความหมายของการทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness) ซึ่งหน้าที่ในการจัดหาเอกสารนี้ ได้มีข้อกำหนดอย่างชัดเจนตามข้อ 40. ของ NYPE 93 อันเป็นข้อสัญญาใหม่ มิได้ปรากฏใน NYPE ฉบับก่อน ๆ โดยมีเนื้อหา ดังนี้

“ข้อ 40. เอกสาร (Documentation)

เจ้าของเรือต้องจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรือซึ่งอาจจำเป็นต้องใช้ในการได้รับอนุญาตให้เรือเดินทะเลในอาณาเขตการเดินเรือภายใต้ข้อตกลงเรื่องข้อจำกัดในการใช้เรือ (trade limits) รวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะ หนังสือรับรองความรับผิดชอบการเงินสำหรับมลพิษเกี่ยวกับน้ำมัน โดยได้รับจาก P&I club ของเจ้าของเรือ หนังสือรับรองปริมาณบรรทุกของเรือระหว่างประเทศ หนังสือรับรองปริมาณบรรทุกของเรือสำหรับเดินเรือในคลองสุเอซและปานามา หนังสือรับรองการจดทะเบียนเรือ และหนังสือรับรองต่าง ๆ เกี่ยวกับความแข็งแรงและ/หรือความสามารถในการทำงานของเครื่องยกขนสินค้า”

3.2.2 สิทธิและหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ตาม NYPE 93

1) สิทธิในการใช้สอยเรือ

สิทธิในการใช้สอยเรือนั้นเป็นสิทธิตามปกติของชาร์เตอร์เรอร์เนื่องจากเป็นวัตถุประสงค์ของชาร์เตอร์เรอร์ในการเข้าทำสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา โดยชาร์เตอร์เรอร์จะใช้สอยเรือโดยการออกคำสั่งแก่นายเรือเพื่อให้เรือไปยังท่าเรือใด ๆ เพื่อบรรทุกและขนถ่ายสินค้า สิทธิในการใช้เรือนี้มีข้อจำกัดในการใช้เรือ (trading limits) ซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไปในหัวข้อ 3.2.3 3) ทั้งนี้ การกระทำเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าต่าง ๆ เช่น การบรรทุกสินค้าลงเรือ การจัดวางสินค้าในเรือเป็นหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ ดังปรากฏตามข้อ 8. ของ NYPE 93 ดังนี้

“ข้อ 8. การปฏิบัติการในการเดินทางของเรือ (Performance of Voyages)

(a) นายเรือจะต้องปฏิบัติการในการเดินทางของเรือในเวลาอันสมควร และให้บริการด้วยลูกเรือตามจารีตประเพณี นายเรือจะต้องสามารถสื่อสารโดยใช้ภาษาอังกฤษได้ และต้องปฏิบัติตามคำสั่งและการกำหนดเส้นทางในการเดินเรือของชาร์เตอร์เรอร์เสมือนลูกจ้างและตัวแทน (แม้ว่านายเรือจะแต่งตั้งโดยเจ้าของเรือก็ตาม) และชาร์เตอร์เรอร์จะต้องจัดการทุกประการเกี่ยวกับเคลื่อนย้ายสินค้า รวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะ การบรรทุกลงเรือ การจัดวาง การเกลี่ยสินค้าเทกอง การบรรจุหีบห่อ การป้องกันความเสียหาย การใช้วัสดุกันกระแทก การแก้ไขหีบห่อ การขนถ่ายขึ้นจากเรือ และการบันทึกรายการสินค้า ในความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายของตน ภายใต้การควบคุมดูแลของนายเรือ

(b) หากชาร์เตอร์เรอร์มีเหตุสมควรที่จะไม่พึงพอใจเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือหรือเจ้าหน้าที่อื่น ๆ เจ้าของเรือจะต้องแต่งตั้งบุคคลอื่นแทนที่ในตำแหน่งหน้าที่ดังกล่าวหลังจากที่ได้รับการแจ้งและได้สอบสวนแล้วพบว่ามีความจำเป็น”

2) สิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (Off-Hire)

NYPE 93 มีข้อกำหนดสิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราวโดยกำหนดเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ชาร์เตอร์เรอร์สามารถอ้างเพื่องดจ่ายค่าจ้างในเวลาที่สุดยุติเสียไปได้ (เว้นแต่เกิดจากเหตุที่ชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบ) และได้กำหนดให้ค่าเช่าเพลิงที่ต้องชำระในระหว่างเวลางดจ่ายค่าจ้างดังกล่าวต้องตกเป็นภาระของเจ้าของเรือด้วย

เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ชาร์เตอร์เรอร์สามารถอ้างได้ตามข้อ 17. ของ NYPE 93* แยกได้เป็นประการต่าง ๆ ดังนี้

1. การขาดแคลนบุคลากรประจำเรือทั้งกรณีที่มีไม่เพียงพอ ไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้หรือนัดหยุดงาน
2. ที่เก็บสินค้าไม่เพียงพอ
3. เรือเกยตื้น ถูกหนองหรือถูกกัก
4. ตัวเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์เรือมีความชำรุดบกพร่องหรือถูกไฟไหม้
5. เรือเข้าอู่แห้ง (drydocking) เพื่อซ่อมแซม
6. เรือแล่นออกนอกเส้นทางหรือถอยกลับไม่ว่าโดยเหตุใดเว้นแต่มีสิทธิตามข้อสัญญา Liberties คือ เพื่อช่วยเหลือเรือ ชีวิตมนุษย์และทรัพย์สิน

โดยในตอนท้ายได้กำหนดให้ชาร์เตอร์เรอร์สามารถหักเงินค่าจ้างในเวลาที่สูญเสียไปได้ จึงเป็นข้อสัญญาแบบที่เรียกว่า “net loss of time clause”** สิทธิดังกล่าวจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire) ตามข้อ 17. ของ NYPE 93 มีเนื้อความดังนี้

“ข้อ 17. การงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire)

ในกรณีที่มีการสูญเสียเวลาเนื่องจากเจ้าหน้าที่ในเรือหรือลูกเรือไม่เพียงพอ และ/หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ และ/หรือนัดหยุดงาน หรือที่เก็บสินค้าไม่เพียงพอ ตัวเรือ เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ถูกไฟไหม้ พังหรือเสียหาย เรือเกยตื้น การถูกกักเรือ (เว้นแต่การถูกกักเรือนั้นมีสาเหตุมาจากเหตุการณ์ที่ชาร์เตอร์เรอร์ ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ชาร์เตอร์เรือช่วงต้องรับผิดชอบ) หรือมีการหน่วงเรือเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่เรือหรือสินค้าเว้นเสียแต่มีสาเหตุจากสภาพหรือคุณภาพหรือความบกพร่องแห่งสินค้านั้นเอง เรือเข้าอู่แห้งเพื่อตรวจสอบหรือทาสีท้องเรือหรือโดยเหตุอื่นในทำนองเดียวกันซึ่งทำให้เรือทำงานได้ไม่สมบูรณ์ การชำระค่าจ้างและค่าล่วงเวลา ถ้ามี จะหยุดคำนวณในช่วงที่สูญเสียเวลานั้น หากเรือออกนอกเส้นทางหรือถอยกลับระหว่างการเดินทางซึ่งไม่เป็นไปตามคำสั่งหรือการกำหนดเส้นทางในการเดินเรือของชาร์เตอร์เรอร์

* นอกจากข้อ 17. แล้วยังมีข้อ 28. (Cargo Gear and Lights) ที่กล่าวถึงความบกพร่องเกี่ยวกับเครื่องยกขนสินค้าโดยเฉพาะซึ่งจะให้มีการงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราวเช่นกัน

** โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.4.5

ไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ นอกจากอุบัติเหตุแก๊สสินค้าหรือเมื่อเป็นไปตาม line 257 ถึง 258 แห่งสัญญา (Liberties) ค่าจ้างจะหยุดคำนวณนับจากเวลานั้นจนถึงเวลาที่เรือกลับเข้าสู่ตำแหน่งเดิมหรือในระยะทางที่เท่ากันหากวัดจากจุดหมายปลายทางและสามารถเริ่มเดินเรืออีกครั้งได้ เชื้อเพลิงที่เรือใช้ระหว่างการเดินทางค่าจ้างนี้ตกเป็นภาระแก่เจ้าของเรือ ในกรณีที่เรือมุ่งสู่ท่าเรือหรือการทอดสมอเรือในบริเวณที่มีมรสุมหรือไปยังท่าเรือ น้ำตื้นหรือแม่น้ำหรือท่าเรือที่มีสิ่งกีดขวาง การถูกหน่วงเรือ และ/หรือค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการถูกหน่วงเรื่อนั้นตกเป็นภาระแก่ชาร์เตอร์เรอร์ ถ้าระหว่างการเดินทาง ความเร็วเรือลดลงเพราะตัวเรือ เครื่องจักร หรืออุปกรณ์บกพร่องหรือชำรุดเสียหายทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เวลาที่สูญเสียไปและค่าใช้จ่ายในเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่พิสูจน์ได้นั้นให้หักออกจากค่าจ้าง”

3) สิทธิยกเลิกสัญญาเมื่อมิได้ส่งมอบเรือ ในกำหนดเวลา (Cancelling Clause)

หากเรือไม่พร้อมสำหรับการส่งมอบเพื่อการใช้สอยของชาร์เตอร์เรอร์ในกำหนดเวลาที่คู่สัญญาได้ตกลงกันไว้ ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิยกเลิกสัญญาได้ โดยอาศัยข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาเมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา (Cancelling Clause) ตามข้อ 16. ของ NYPE 93

การใช้สิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์ในกรณีที่มิได้มีการส่งมอบเรือในกำหนดเวลานี้อาจก่อให้เกิดความยากลำบากแก่เจ้าของเรือได้เนื่องจากเจ้าของเรือต้องเดินเรือมาในระยะทางไกลโดยมีความเสี่ยงว่าจะถูกชาร์เตอร์เรอร์ยกเลิกสัญญา เพื่อป้องกันความเสียหายแก่เจ้าของเรือดังกล่าว จึงได้มีข้อกำหนดต่อท้ายในข้อ 16. คือการขยายระยะเวลาของเจ้าของเรือเกี่ยวกับสิทธิในการยกเลิกสัญญา (“Extension of Cancelling” หรือรู้จักกันในชื่อ “Interpellation Clause”) โดยมีเงื่อนไข คือ เจ้าของเรือได้ใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ในการส่งมอบเรือในสภาพพร้อมภายในกำหนดเวลาแล้ว แต่จะไม่สามารถส่งมอบได้ทันกำหนดเวลา และเจ้าของเรือสามารถคาดได้ว่าจะสามารถส่งมอบได้เมื่อใด ก็ให้แจ้งแก่ชาร์เตอร์เรอร์ล่วงหน้าเพื่อตอบกลับว่าจะยกเลิกสัญญาหรือไม่ ถ้าชาร์เตอร์เรอร์ไม่ยกเลิกสัญญาหรือไม่ตอบกลับภายใน 2 วันหรือภายในเวลาที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา แล้วแต่ว่าอันใดมาถึงก่อน ก็จะทำให้ถือเอาระยะเวลาที่เจ้าของเรือแจ้งครั้งใหม่นี้เป็นกำหนดเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์อาจใช้สิทธิยกเลิกสัญญาถ้ามิได้ส่งมอบเรือในกำหนด

สิทธิยกเลิกสัญญาเมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลาตามข้อ 16. ของ NYPE 93 รวมถึงการขยายระยะเวลาของเจ้าของเรือเกี่ยวกับสิทธิในการยกเลิกสัญญา (Extension of Cancelling) มีความ ดังนี้

“ข้อ 16. การส่งมอบเรือและสิทธิในการยกเลิกสัญญา (Delivery/Cancelling)

หากชาร์เตอร์เรอร์ประสงค์ ระยะเวลาแห่งสัญญาจะไม่เริ่มคำนวณก่อนและถ้าเรือไม่พร้อมสำหรับการส่งมอบ ก่อนหรือภายในวันที่..... แต่ไม่เกินเวลา.....ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาชาร์เตอร์เรือนี้ได้

การขยายระยะเวลาของเจ้าของเรือเกี่ยวกับสิทธิในการยกเลิกสัญญา
(Extension of Cancelling)

ถ้าเจ้าของเรือรับรองว่า แม้ว่าจะได้ใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) แล้ว เรือก็ไม่สามารถพร้อมสำหรับการส่งมอบได้ภายในวันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา โดยเจ้าของเรือสามารถแจ้งวันที่แน่นอนซึ่งเชื่อได้อย่างสมเหตุสมผลว่าเรือพร้อมส่งมอบได้ เจ้าของเรืออาจแจ้งแก่ชาร์เตอร์เรอร์ 7 วันแรกสุดก่อนที่เรือคาดว่าจะเดินทางมายังท่าเรือหรือสถานที่ส่งมอบ ขอให้ชาร์เตอร์เรอร์แจ้งกลับว่าจะยกเลิกสัญญาหรือไม่ ถ้าชาร์เตอร์เรอร์เลือกที่จะไม่ยกเลิกสัญญาหรือมิได้ตอบกลับภายใน 2 วันหรือภายในเวลาที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา แล้วแต่ว่าอันใดมาถึงก่อน วันที่ 7 หลังวันที่คาดว่าเรือพร้อมส่งมอบตามที่เจ้าของเรือแจ้งจะแทนที่วันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา ถ้าเรือยังคงล่าช้าต่อไปอีก เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะขอให้ชาร์เตอร์เรอร์แจ้งกลับตามข้อสัญญานี้ก็ได้”

4) สิทธิในการเอาเรือออกให้ชาร์เตอร์ช่วง (Sublet)

ตาม NYPE 93 กำหนดให้ชาร์เตอร์เรอร์สามารถนำเรือออกให้ชาร์เตอร์ช่วงได้ แต่ชาร์เตอร์เรอร์จะยังคงต้องมีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อเจ้าของเรืออยู่ แต่ในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือและผู้ชาร์เตอร์เรือช่วงนั้นจะไม่มีสิทธิหน้าที่ต่อกันโดยตรงตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตาม NYPE 93 นี้ตามหลักกฎหมายที่ว่าสัญญาจะมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญา (Privity of contract) แต่อาจจะมีความสัมพันธ์กันตามใบตราส่ง

สิทธิในการเอาเรือออกให้ชาร์เตอร์ช่วง (Sublet) ของชาร์เตอร์เรอร์ปรากฏตามข้อ 18. ของ NYPE 93 ซึ่งมีความ ดังนี้

“ข้อ 18. การให้ชาร์เตอร์เรือช่วง (Sublet)

เว้นแต่จะได้ตกลงเป็นอย่างอื่น ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะเอาเรือออกให้ชาร์เตอร์ช่วงทั้งหมดหรือแต่บางส่วนของระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา แต่ชาร์เตอร์เรอร์ยังคงมีหน้าที่ผูกพันตามสัญญา”

5) หน้าที่จัดหาและออกค่าใช้จ่ายในการพาณิชย์

เนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจหน้าที่ในด้านทางการค้าหรือในเชิงพาณิชย์ของเรือ (Commercial Operation) ชาร์เตอร์เรอร์จึงมีหน้าที่จัดหาและออกค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการพาณิชย์ เช่น เชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ เป็นต้น โดยปรากฏตามข้อ 7. ของ NYPE 93 ซึ่งมีความ ดังนี้

“ข้อ 7. สิ่งที่ชาร์เตอร์เรอร์ต้องจัดหา (Charterers to provide)

ในระหว่างที่ต้องมีการชำระค่าจ้าง (on hire) ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องจัดหาและออกค่าใช้จ่ายสำหรับเชื้อเพลิงทั้งหมด ยกเว้นตามที่ได้ตกลงเป็นอย่างอื่น ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมท่าเรือ (รวมถึงคนเฝ้าเรือ คนเฝ้าสินค้า และค่าทิ้งขยะ) ค่าใช้จ่ายในการสื่อสารทั้งหมดเกี่ยวกับธุรกิจของชาร์เตอร์เรอร์ในเรื่องราคา การนำร่อง การลากจูงเรือ ตัวแทน ค่าคอมมิชชั่น ค่าธรรมเนียมกงสุล (ยกเว้นที่เกี่ยวกับลูกเรือหรือสัญญาติของเรือ) และค่าใช้จ่ายตามปกติอื่น ๆ นอกจากที่กล่าวถึงในข้อ 6. (สิ่งที่เจ้าของเรือต้องจัดหา) แต่หากเรือมาถึงท่าเรือโดยสาเหตุที่เรือต้องรับผิดชอบ (นอกจากเพราะมรสุม) ค่าธรรมเนียมทั้งหมดที่เกิดขึ้น เจ้าของเรือจะเป็นผู้ชำระ การฉีดพ่นยาเพราะการเจ็บป่วยของลูกเรือเป็นภาระของเจ้าของเรือ ส่วนการฉีดพ่นยาเพราะสินค้าที่ขนส่งหรือท่าเรือที่เดินทางไประหว่างการใช้สอยเรือตามสัญญาเป็นภาระของชาร์เตอร์เรอร์ การฉีดพ่นยาในกรณีอื่น ๆ หลังจากเรืออยู่ระหว่างการชาร์เตอร์เรือต่อเนื่องเป็นเวลา 6 เดือนหรือมากกว่านั้นเป็นภาระของชาร์เตอร์เรอร์

ชาร์เตอร์เรอร์ต้องจัดหาและออกค่าใช้จ่ายสำหรับวัสดุกันกระแทกที่จำเป็นและสิ่งติดตั้งอื่น ๆ ที่จำเป็นสำหรับการค้าพิเศษหรือสินค้าที่มีใช้ตามปกติธรรมดา แต่เจ้าของเรือจะอนุญาตให้ใช้วัสดุกันกระแทกเฉพาะขณะที่อยู่บนเรือแล้ว ก่อนส่งมอบเรือคืน ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องย้ายวัสดุกันกระแทกออกจากเรือและสิ่งติดตั้งอื่น ๆ โดยค่าใช้จ่ายของตนและในเวลาของตน”

6) หน้าที่จ่ายค่าจ้าง

ตามสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา อาจกล่าวได้ว่าหน้าที่ที่สำคัญมากที่สุดของชาร์เตอร์เรอร์ คือ หน้าที่ต้องชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา โดยตาม NYPE 93 กำหนดว่าหากชาร์เตอร์เรอร์ไม่ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา เจ้าของเรือสามารถเรียกเรือคืนหรือพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาได้ (โปรดดูหัวข้อ 3.2.1 2) สิทธิในการเรียกเรือหรือพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา)

การชำระค่าจ้างปรากฏตามข้อ 11. (a) และ (c) ของ NYPE 93 ซึ่งแยกได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีแรกตาม ข้อ (a) จะเป็นการชำระค่าจ้างในแต่ละงวดตามปกติซึ่งจะให้ชำระทุก 15 วัน ล่วงหน้า* และกรณีที่สองข้อ (c) จะเป็นการชำระค่าจ้างงวดสุดท้ายหรืองวดก่อนสุดท้าย ซึ่งเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์จะต้องร่วมกันพิจารณาถึงระยะเวลาที่จะครอบคลุมการเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยสมบูรณ์ เพื่อกำหนดค่าจ้างและพิจารณาถึงปริมาณเชื้อเพลิงที่เหลืออยู่ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องรับไป

การชำระค่าจ้างตามข้อ 11. (a) และ (c) ของ NYPE 93 มีข้อความ ดังนี้

“ข้อ 11. การชำระค่าจ้าง (Hire Payment)

(a) การชำระเงิน (Payment)

ค่าจ้างให้ชำระแก่เจ้าของเรือหรือผู้รับเงินที่ระบุไว้ใน.....ได้แก่.....ในสกุลเงิน.....หรือในสกุลเงินของสหรัฐอเมริกา ให้เจ้าของเรือได้รับในวันที่ถึงกำหนด 15 วันล่วงหน้า และชำระค่าจ้างโดยประมาณสำหรับเดือนสุดท้ายหรือบางส่วนของเดือนสุดท้าย หากจำนวนค่าจ้างดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมเวลาที่แท้จริง (actual time) ค่าจ้างจะต้องชำระเป็นรายวันเมื่อถึงกำหนดถ้าเจ้าของเรือประสงค์.....

(c) การชำระค่าจ้างงวดสุดท้าย (Last Hire Payment)

* ใน NYPE ฉบับปี 1946 ใช้คำว่า “ทุกครึ่งเดือนล่วงหน้า” (semi-monthly in advance) ซึ่งทำให้เกิดปัญหาในการคำนวณทางคณิตศาสตร์เนื่องจากจะไม่สามารถแบ่งแยกเดือนที่มี 29 วันหรือ 31 วันให้แยกเป็น 2 ส่วนเท่า ๆ กันได้ See Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea Volume 2*, 13th ed. (London: Stevens & Sons, 1982), pp. 1236-1237.

เมื่อเรืออยู่ระหว่างการเดินทางถึงท่าเรือที่จะส่งมอบคืนในเวลา ค่าจ้างงวดสุดท้ายหรือก่อนงวดสุดท้ายถึงกำหนดชำระ การชำระค่าจ้างดังกล่าวนี้พึ่งตกลงกันในระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ถึงระยะเวลาที่จำเป็นสำหรับการเดินทางโดยสมบูรณ์ และพิจารณาถึงเชื้อเพลิงที่เหลือนบนเรือซึ่งเจ้าของเรือจะต้องรับไปรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เป็นภาระของเจ้าของเรือโดยประมาณก่อนส่งมอบเรือคืน ถ้าจำนวนค่าจ้างไม่ครอบคลุมเวลาส่งมอบเรือคืนที่แท้จริงให้ชำระเป็นรายวันเมื่อถึงกำหนด เมื่อเรือได้ถูกส่งมอบคืน เจ้าของเรือพึงคืนเงินหรือชาร์เตอร์เรอร์พึงชำระเงินเพิ่มเติมในส่วนต่างแล้วแต่กรณี”

7) หน้าที่ส่งมอบเรือคืนในเวลาสิ้นสุดสัญญา

เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ส่งมอบเรือคืนตามกำหนดเวลา (โดยชาร์เตอร์เรอร์จะต้องส่งมอบเรือคืนในสภาพดี ยกเว้นการชำรุดสึกหรอเนื่องจากการใช้งานตามปกติ ณ สถานที่ที่ได้ตกลงกันไว้ ตามข้อ 10. ของ NYPE 93) ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาจะเป็นไปตามที่คู่สัญญาตกลงกันในข้อ 1. ซึ่งมีความดังนี้

“ข้อ 1. ระยะเวลา (Duration)

เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ตกลงให้มีการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา* ตั้งแต่เวลาที่ได้ส่งมอบเรือ เป็นระยะเวลา.....ภายใต้ข้อจำกัดในการใช้เรือ (trading limits) ที่กำหนด”

ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรอร์ที่กำหนดนี้ย่อมจะมีผลในเรื่องการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาตามหลักกฎหมายต่างประเทศ กล่าวคือ หากมิได้มีการกำหนดเวลาขั้นสูงสุดที่สามารถส่งมอบเรือคืนไว้โดยชัดแจ้ง (expressed margin) ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาจะถูกขยายโดยปริยาย (implied margin) อันเป็นระยะเวลาพอสมควรภายหลังครบกำหนดเวลาส่งมอบเรือคืนตามสัญญา

* ถ้อยคำในต้นฉบับภาษาอังกฤษใช้คำว่า “The Owners agrees to let and the Charterers agree to hire the Vessel.....” ซึ่งหากแปลความตรงตัวแล้วจะเป็นเรื่องเช่าทรัพย์ ผู้เขียนจึงใช้คำว่า “เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ตกลงให้มีการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา” โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 4.1.1

8) หน้าที่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ขนถ่ายสินค้า (Stevedore Damage)

ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ขนถ่ายสินค้า (stevedore damage) ตามข้อ 35. ของ NYPE 93 ซึ่งข้อสัญญาในทำนองนี้ไม่ปรากฏใน NYPE ฉบับก่อน ๆ* แต่ก็พบว่าในทางปฏิบัติ คู่สัญญาจะได้มีการตกลงกันในเรื่องความรับผิดชอบจากความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ขนถ่ายสินค้าในลักษณะของข้อสัญญาเพิ่มเติม (rider clause) อยู่เสมอ แต่เนื่องจากการร่างข้อสัญญาดังกล่าวกันขึ้นเองไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรและทำให้เกิดข้อพิพาท จึงได้เพิ่มเติมข้อสัญญานี้ใน NYPE 93

หน้าที่รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ขนถ่ายสินค้า (stevedore damage) ตามข้อ 35. ของ NYPE 93 มีเนื้อหา ดังนี้

“ข้อ 35. ความเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากรือ (Stevedore Damage)

ไม่ว่าจะมีข้อสัญญาอื่นขัดหรือแย้งกับข้อสัญญานี้หรือไม่ ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดแก่เรือซึ่งมีเหตุจากการขนถ่ายสินค้า โดยนายเรือต้องแจ้งชาร์เตอร์เรอร์และ/หรือตัวแทนเป็นหนังสือโดยเร็วที่สุดที่สามารถกระทำได้ในทางปฏิบัติ แต่ไม่เกิน 48 ชั่วโมงหลังจากได้พบความเสียหายนั้น การแจ้งดังกล่าวนี้ต้องระบุความเสียหายในรายละเอียดและขอให้ชาร์เตอร์เรอร์แต่งตั้งผู้สำรวจเพื่อประเมินความเสียหายดังกล่าว

(a) ในกรณีที่ความเสียหายทั้งหมดหรือแต่บางส่วนกระทบต่อความเหมาะสมของเรือในการเดินทะเลและ/หรือความปลอดภัยของลูกเรือและ/หรือกระทบต่อความสามารถในการทำการค้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ต้องจัดการซ่อมแซมในทันทีด้วยค่าใช้จ่ายของตน เรือจะอยู่ในระยะเวลาที่ต้องมีการชำระค่าจ้าง (on hire) จนกว่าการซ่อมแซมจะเสร็จสมบูรณ์และอาจเรียกให้ต้องผ่านการตรวจเรือโดยสถาบันตรวจเรือด้วยก็ได้

(b) ความเสียหายนอกเหนือจากกรณีตามข้อ (a) ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิเลือกที่จะซ่อมแซมเรือก่อนหรือหลังจากส่งมอบเรือคืนก็ได้โดยต้องสอดคล้องกับภาระงานของ

* เป็นเพียงข้อสัญญาแนะนำของ ASBATIME 1981

เจ้าของเรือ ในกรณีนี้จะไม่มีการจ้างและ/หรือค่าใช้จ่ายที่จะต้องชำระให้แก่เจ้าของเรือ ยกเว้นหากเวลาและ/หรือค่าใช้จ่ายสำหรับการซ่อมแซมซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบเกินกว่าระยะเวลาและ/หรือค่าใช้จ่ายที่จำเป็นสำหรับการเอาเรือออกใช้งานของเจ้าของเรือ”

3.2.3 ข้อตกลงอื่นที่ปรากฏตาม NYPE 93

นอกจากข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว NYPE 93 ยังปรากฏข้อสัญญาอื่น ๆ ที่สำคัญดังต่อไปนี้

1) การร่วมสำรวจปริมาณเชื้อเพลิงและสภาพเรือ (On - Off Hire Survey)

การร่วมสำรวจปริมาณเชื้อเพลิงและสภาพเรือมีวัตถุประสงค์ในการตรวจสอบ 3 ประการ คือ

1. คุณภาพของเชื้อเพลิงบนเรือว่ามีความเหมาะสมกับเครื่องยนต์หลักและเครื่องสนับสนุน
2. สภาพของเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พื้นที่บรรทุกสินค้า
3. ว่าง (holds) และ/หรือถังบรรจุก๊าซของเหลว (tanks) เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้า³

การร่วมสำรวจปริมาณเชื้อเพลิงและสภาพเรือ (On - Off Hire Survey) ไม่ปรากฏใน NYPE ฉบับก่อน ๆ* แต่เพิ่งเพิ่มเติมใน NYPE 93 ตามข้อ 3. ของ NYPE 93 ซึ่งมีเนื้อหา ดังนี้

“ข้อ 3. การร่วมสำรวจปริมาณเชื้อเพลิงและสภาพเรือ (On - Off Hire Survey)

ก่อนการส่งมอบเรือ (delivery) และการส่งมอบเรือคืน (redelivery) เว้นแต่จะได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่น คู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะตั้งผู้ตรวจสอบของตน ในการร่วมกันสำรวจปริมาณเชื้อเพลิงและสภาพของเรือที่ทำเรือแรกที่บรรทุกสินค้าลงเรือหรือทำเรือสุดท้ายที่ขนถ่าย

³ William V. Packard, Timechartering, (London: Fairplay Publication, 1983), p. 21.

* เป็นเพียงข้อสัญญาแนะนำของ ASBATIME 1981

สินค้าขึ้นจากเรือ โดยจะต้องจัดทำรายงานในการสำรวจแต่ละครั้งและมีลายมือชื่อของผู้ตรวจสอบแต่ละคน โดยไม่ห้ามที่จะจัดทำรายงานความเห็นแย้ง ทั้งนี้ แม้ว่าคู่สัญญาฝ่ายใดจะไม่สามารถตั้งตัวแทนในการสำรวจและลงชื่อในรายงานดังกล่าว คู่สัญญาฝ่ายนั้นก็ยังคงต้องผูกพันตามรายงานผลการสำรวจที่ได้จัดทำโดยคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เวลาที่ใช้ในการสำรวจนั้น ในกรณีของการสำรวจเรือในเวลาที่มีการจ่ายค่าจ้าง (on-hire survey) ให้ถือเป็นเวลาของชาร์เตอร์เรอร์ และการสำรวจเรือในเวลาที่มีการงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire survey) ให้ถือเป็นเวลาของเจ้าของเรือ”

2) ข้อตกลงเกี่ยวกับเชื้อเพลิง (Bunkers)

เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์สามารถตกลงเกี่ยวกับภาวะความรับผิดชอบในเชื้อเพลิงโดยกำหนดปริมาณและราคาของเชื้อเพลิงในขณะส่งมอบเรือและเมื่อส่งมอบเรือคืน รวมถึงคุณภาพของเชื้อเพลิงได้ตามข้อ 9. ของ NYPE 93 ซึ่งมีข้อสังเกตว่าตาม NYPE ฉบับปี 1946 นั้น ได้กำหนดให้มีการชำระค่าเชื้อเพลิงตามราคาตลาด (current prices) ที่ท่าเรือขณะส่งมอบหรือส่งมอบเรือคืนแล้วแต่กรณีซึ่งก่อให้เกิดประเด็นข้อพิพาทมากมาย ใน NYPE 93 จึงได้ให้คู่สัญญาตกลงกันไม่เฉพาะแต่ในเรื่องปริมาณของเชื้อเพลิงเท่านั้นแต่รวมถึงในเรื่องราคาด้วย นอกจากนี้ เนื่องจากได้มีปัญหาการใช้เชื้อเพลิงที่ไม่มีคุณภาพหรือไม่เหมาะสมกับเครื่องยนต์ส่งผลให้เครื่องยนต์เรือได้รับเสียหายจึงได้มีความพยายามที่จะให้คู่สัญญาได้กำหนดรายละเอียดของเชื้อเพลิงที่สามารถใช้ได้ ในเอกสารแนบท้ายด้วย⁴

ข้อตกลงเกี่ยวกับเชื้อเพลิง (Bunkers) ตามข้อ 9. ของ NYPE 93 มีข้อความ ดังนี้

“ข้อ 9. ถังเก็บเชื้อเพลิง (Bunkers)

(a) ชาร์เตอร์เรอร์ในการส่งมอบเรือ และเจ้าของเรือ ในการส่งมอบเรือคืน จะต้องรับเอาเชื้อเพลิงและชำระค่าเชื้อเพลิงและน้ำมันดีเซลที่คงเหลือบนเรือตามที่กำหนดต่อไปนี้ ในขณะส่งมอบเรือจะมีเชื้อเพลิงจำนวน.....long/metric ตัน ในราคา.....ต่อ

⁴ Printed in BIMCO Bulletin No. 6, 1993, Available from: https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Documents/Document_samples/Time Charter Parties/NYPE93.aspx (August 2009)

ตัน น้ำมันดีเซลจำนวน.....ตัน ในราคา.....ต่อตัน ในขณะที่ส่งมอบเรือคืนจะมี
เชื้อเพลิงจำนวน.....ตัน ในราคา.....ต่อตัน และน้ำมันดีเซลจำนวน.....
ตัน ในราคา.....ต่อตัน

(b) ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องจัดหาเชื้อเพลิงที่มีคุณภาพเหมาะสมในการเผา
ไหม้ของเครื่องยนต์เรือและเครื่องสูบลมน และเป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดใน
เอกสารแนบท้าย (Appendix A)

เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายจากชาร์เตอร์เรอร์สำหรับความ
เสียหายที่เกิดกับเครื่องยนต์หลักและเครื่องสูบลมนซึ่งมีสาเหตุจากการใช้เชื้อเพลิงที่ไม่เหมาะสม
หรือไม่เป็นไปตามรายละเอียดที่ตกลงไว้ นอกจากนี้การใช้เชื้อเพลิงที่ไม่เป็นไปตามรายละเอียดที่
ตกลงไว้ หรือสามารถพิสูจน์โดยประการอื่นได้ว่าไม่เหมาะสมสำหรับการเผาไหม้ของเครื่องยนต์
เรือหรือเครื่องสูบลมนซึ่งทำให้ความเร็วของเรือลดลง และ/หรือ มีการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น
หรือเกิดการสูญเสียวเวลา หรือในกรณีอื่นใด เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบ”

3) ข้อจำกัดในการใช้เรือ (Trading Limits)

ในการใช้เรือของชาร์เตอร์เรอร์ย่อมจะต้องมีข้อจำกัดเกี่ยวกับอาณาเขตของทะเล
ในการใช้เรือ เนื่องจากสภาพของเรืออาจจะไม่สามารถใช้ได้กับอาณาเขตของทะเลทุกแห่ง เช่น
บริเวณทะเลแถบขั้วโลกจะต้องใช้เรือที่สามารถตัดน้ำแข็งได้ เป็นต้น

คู่สัญญาสามารถตกลงเกี่ยวกับข้อจำกัดในการใช้เรือ (Trading Limits) ได้ตาม
ข้อ 9. ของ NYPE 93 ซึ่งมีความ ดังนี้

“ข้อ 5. ข้อจำกัดในการใช้เรือ (Trading Limits)

เรือจะถูกใช้งานเฉพาะในการค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย ระหว่างท่าเรือ
และสถานที่ที่ปลอดภัยภายในอาณาเขตที่กำหนดดังนี้.....
เว้นแต่.....ตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์”

4) สิทธิยึดหน่วง (Liens)

ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดมีหนี้เงินที่ค้างชำระตามสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายจะมี
สิทธิยึดหน่วง (liens) คือ เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วง (liens) สินค้า ค่าระวางบรรทุกช่วงและค่าจ้าง

ช่วง ส่วนชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิยึดหน่วงเรือ* ตามข้อตกลงเกี่ยวกับสิทธิยึดหน่วงปรากฏตามข้อ 23. ของ NYPE 93 ซึ่งมีความ ดังนี้

“ข้อ 23. สิทธิยึดหน่วง (Liens)

เจ้าของเรือจะมีสิทธิยึดหน่วงสินค้า ค่าระวางบรรทุกช่วงและ/หรือค่าจ้าง ช่วงสำหรับเงินใด ๆ ที่ถึงกำหนดชำระภายใต้สัญญาฯ นี้ รวมถึงส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (general average) และชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิยึดหน่วงเรือสำหรับเงินใด ๆ ที่สำรองจ่ายล่วงหน้า และยังไม่ได้รับคืน และค่าจ้างที่ชำระเกินหรือเงินฝากส่วนเกินซึ่งจะต้องได้รับคืน

ชาร์เตอร์เรอร์จะไม่ได้รับผลกระทบไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม และไม่สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงหรือภาระผูกพันเหนือกรรมสิทธิ์หรือประโยชน์ในเรือของเจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ที่ใช้สิทธิยึดหน่วงในระหว่างระยะเวลาตามสัญญาชาร์เตอร์เรือนี้จะไม่ต้องจัดเตรียม หรือจัดหาสิ่งจำเป็นหรือให้บริการ รวมถึงไม่ต้องออกค่าใช้จ่ายสำหรับท่าเรือและเชื้อเพลิงในนามของเจ้าของเรือหรือในเวลาของเจ้าของเรือ”

5) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage)

ข้อตกลงเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) ปรากฏตามข้อ 24. ของ NYPE 93 ซึ่งมีเนื้อหา ดังนี้

“ข้อ 24. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage)

ทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของและค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะตกเป็นผลประโยชน์ของเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์โดยเท่ากัน ภายหลังจากหักค่าใช้จ่ายของแต่ละฝ่ายและส่วนของลูกเรือแล้ว”

* แต่อาจมิได้ให้ผลอย่างแท้จริงเนื่องจากเรือมิได้อยู่ในความครอบครองของชาร์เตอร์เรอร์

6) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average)

ข้อสัญญาเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) ตามข้อ 25. ของ NYPE 93 กำหนดให้ใช้กฎของ York Antwerp ฉบับปี 1974 ที่ได้แก้ไขในปีค.ศ.1990 หรือตามที่ได้มีการแก้ไขปรับปรุงอื่น ๆ ในภายหลัง โดยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนี้เป็นจารีตประเพณีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลซึ่งมีมาแต่โบราณกาล มีบัญญัติว่าในกรณีที่จะเกิดวินาศภัยซึ่งจำเป็นจะต้องรักษาเรือมิให้ต้องอับปางลงโดยจะต้องให้เจ้าของสินค้ารายใดรายหนึ่งหรือหลายรายยอมเสียสละสินค้าของตนซึ่งอาจจะต้องโยนทะเลทิ้งไป เจ้าของสินค้ารายอื่น ๆ จะต้องยอมเฉลี่ยค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายทดแทนตามส่วนให้เจ้าของสินค้านั้น โดยวินาศภัยนี้จะต้องเป็นวินาศภัยอันจะเกิดแก่ทุกราย มิใช่เพียงรายใดรายหนึ่งเท่านั้น⁵

ส่วนการกำหนดให้ชาร์เตอร์เวอร์จะต้องจัดให้ใบตราส่งมีข้อกำหนดเรื่อง New Jason Clause ด้วยนั้นก็เนื่องจากได้มีคำพิพากษาของศาลสูงของสหรัฐอเมริกาในคดี The Irrawaddy (1897) วินิจฉัยว่าแม้ตามมาตรา 3 ของ Harter Act 1893 จะยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือในความเสียหายหรือการสูญเสียนั้นเกิดจากความผิด (fault) หรือความผิดพลาด (errors) ในการเดินเรือ (in navigation) แต่เจ้าของเรือก็ไม่มีสิทธิเรียกให้เจ้าของสินค้านั้นเฉลี่ยค่าใช้จ่ายอันเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average Expenditure) ซึ่งเกิดจากความประมาทเดินเรือในการเดินเรือและคำพิพากษาของศาลสูงของสหรัฐอเมริกาในคดีต่อ ๆ มาก็ได้ถือตามแนวนี้ เช่น คดี The Strathon (1900) เจ้าของเรือจึงจำเป็นต้องหาทางแก้ไขโดยกำหนดเป็นข้อสัญญาในใบตราส่งเพื่อให้ตนมีสิทธิเรียกเฉลี่ยค่าใช้จ่ายอันเป็นความเสียหายทั่วไปจากเจ้าของสินค้าในกรณีดังกล่าวได้ ซึ่งศาลสูงของสหรัฐอเมริกาก็ได้พิพากษารับรองข้อสัญญาดังกล่าวนี้ในคดี The Jason (1912) ว่ามีผลใช้บังคับได้ หากว่าเจ้าของเรือได้ใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (seaworthiness) แล้ว ทั้งนี้เนื่องจากข้อสัญญา “Jason Clause” ที่ใช้อยู่ในคดี The Jason (1912) มีข้อความที่ยาวเกินไป จึงได้มีการปรับปรุงข้อความใหม่โดยยังคงหลักการเดิมไว้และเรียกว่า “New Jason Clause”⁶

⁵ โกลด์ ฉันทิกุล, กฎหมายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553), หน้า 78-79.

⁶ ประมวล จันทร์ชิวะ, การประกันภัยทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 2 (ชลบุรี: โครงการตำราวิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์, 2548), หน้า 296-297.

ข้อสัญญาเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) ตามข้อ 25. ของ NYPE 93 มีถ้อยคำดังนี้

“ข้อ 25. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average)

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปให้บังคับตาม York-Antwerp Rules 1974 ตามที่ได้แก้ไขในปีค.ศ.1990 หรือการแก้ไขปรับปรุงอื่น ๆ ในภายหลัง ณ.....ในสกุลเงิน.....

ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องจัดให้ใบตราส่งที่ออกให้ภายใต้สัญญานี้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปว่าจะบังคับตาม York-Antwerp Rules 1974 ตามที่ได้แก้ไขในปีค.ศ.1990 หรือการแก้ไขปรับปรุงอื่น ๆ ในภายหลัง และรวมถึง “New Jason Clause” ตามข้อ 31. ด้วย

คำจ้างจะไม่นำไปร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป”

7) ความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ในสินค้า (Cargo Claims)

ความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ในสินค้า (Cargo Claims) ปราบปรามตามข้อ 27. ของ NYPE 93 ซึ่งมีความ ดังนี้

“ข้อ 27. ความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ในสินค้า (Cargo Claims)

ความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ในสินค้าจะตกลงกันโดยสอดคล้องกับ Inter-Club New York Produce Exchange Agreement ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ ปี ค.ศ. 1970 ตามที่ได้แก้ไขในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1984 หรือการปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงอื่น ๆ ในภายหลัง”

Inter-Club New York Produce Exchange Agreement นั้นเกิดขึ้นสืบเนื่องจากแต่เดิมยังมิได้มีแนวทางที่ชัดเจนในแบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชเชนจ์ ในเรื่องความรับผิดในสินค้านระหว่างชาร์เตอร์เรอร์และเจ้าของเรือ สมาคมความคุ้มครองและการชดใช้ (Protection and Indemnity Associations) ซึ่งรับประกันภัยความรับผิดต่อสินค้าให้แก่ทั้งเจ้าของ

เรือและชาร์เตอร์เรอร์จึงได้ร่างข้อตกลงขึ้นเพื่อทำให้การระงับข้อพิพาทมีความสะดวกยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ไม่ผูกพันในข้อตกลงดังกล่าวเพียงเพราะเป็นสมาชิกของสมาคม หากแต่ต้องมีการยินยอมที่จะให้ข้อตกลงนี้ใช้บังคับโดยอาจกำหนดไว้ในสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมี กำหนดเวลาของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กซ์เชนจ์ ซึ่งจะมีผลให้ข้อตกลงดังกล่าวมีผลใช้บังคับโดยตรง ในระหว่างคู่สัญญา⁷ จนได้มีการปรับปรุงเป็น NYPE 93 จึงมีข้อสัญญาให้ใช้ข้อตกลงระงับข้อ พิพาทตาม Inter-Club New York Produce Exchange Agreement โดยชัดแจ้ง โดยได้ กำหนดให้ใช้ฉบับที่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงล่าสุด ซึ่งในปัจจุบัน คือ ฉบับปี 1996 เมื่อข้อตกลงนี้มี ผลใช้บังคับแล้วจะเป็นกลไกในการแบ่งแยกหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยแต่ละฝ่ายที่ ต้องชดใช้ให้แก่เจ้าของเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์ตามความรับผิดชอบพื้นฐานของ Hague Rules⁸

8) ข้อยกเว้นความรับผิด (Exceptions)

ข้อยกเว้นความรับผิด (Exceptions) ปรากฏตามข้อ 21. ของ NYPE 93 ซึ่งมี เนื้อหา ดังนี้

“ข้อ 21. ข้อยกเว้นความรับผิด (Exceptions)

เหตุสุดวิสัย คัตุ การเกิดเพลิงไหม้ การถูกจำกัดเสรีภาพโดยอำนาจของ รัฐ ภัยอันตรายและอุบัติเหตุทางทะเล แม่น้ำ เครื่องจักรกล หม้อต้มน้ำ การเดินเรือและความ ผิดพลาดในการเดินเรือ จะได้รับการยกเว้นจากคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายเสมอ ตลอดระยะเวลาการชาร์ เตอร์เรือ”

ข้อยกเว้นความรับผิดนี้สามารถอ้างได้ทั้งฝ่ายเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ โดย ปกติจะไม่หมายรวมถึงการกระทำโดยประมาทเล็กน้อย เช่น การเกิดเพลิงไหม้ (fire) นั้น มีคดี Polemis v. Furness Withy (1921) เรือ Thrasyvoulos บรรทุกแอลกอฮอล์ภายใต้สัญญาชาร์ เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ในระหว่างที่ยังไม่มีการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ แผ่นกระดานแผ่น หนึ่งได้ตกลงไปในระวางเนื่องจากความประมาทเล็กน้อยของผู้ขนถ่ายสินค้าของชาร์เตอร์เรอร์จึง เกิดประกายไฟและทำให้เรือได้รับความเสียหาย ศาลอุทธรณ์ของอังกฤษวินิจฉัยว่าชาร์เตอร์เรอร์ ไม่อาจอ้างเหตุดังกล่าวเป็นข้อยกเว้นความรับผิดได้เนื่องจากการเกิดเพลิงไหม้นั้นเกิดจากความ

⁷ ตามคดี The Ion (1980)

⁸ ตามคดี The Strathnewton (1983)

ประมาณเส้นเล่อของคณงานของชาร์เตอร์เรอร์เองและมีได้มีข้อสัญญาที่ครอบคลุมถึงการประมาณเส้นเล่อดังกล่าวโดยชัดแจ้ง⁹

ทั้งนี้ เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์อาจได้รับความคุ้มครองที่มากขึ้นสืบเนื่องจากการบังคับใช้ข้อ 31. ของ NYPE 93 ซึ่งกำหนดให้สัญญาชาร์เตอร์เรือบังคับตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (Carriage of Goods by Sea Act of the United States) ที่มีข้อยกเว้นอันเป็นคุณแก่ทั้งเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งอยู่นอกเหนือจากข้อสัญญานี้ในบางประการ ทั้งนี้ กฎหมายดังกล่าวจะไม่ทำให้สิทธิตามข้อสัญญาจะงับไปหรือด้อยลงถ้าข้อสัญญาให้คุณมากกว่า ในส่วนของชาร์เตอร์เรอร์นั้นอาจมีปัญหาว่าจะสามารถอาศัยประโยชน์ต่าง ๆ ตามกฎหมายได้หรือไม่หากชาร์เตอร์เรอร์มิใช่ผู้ส่งของ (shipper) โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากชาร์เตอร์เรอร์มีสถานะเป็นผู้ขนส่ง (carrier) ตามกฎหมายดังกล่าว¹⁰

9) ข้อสัญญาคุ้มครอง (Protective Clauses)

ตามข้อ 31. ของ NYPE 93 ได้กำหนดให้สัญญาชาร์เตอร์เรือจะต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนดต่าง ๆ อันประกอบด้วย CLAUSE PARAMOUNT, BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE, NEW JASON CLAUSE, U.S. TRADE-DRUG CLAUSE และ WAR CLAUSE โดยใบตราส่งหรือใบกำกับของที่ออกให้ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือนี้ก็จะต้องมีข้อความตามที่ได้กำหนดไว้ต่าง ๆ เหล่านี้ด้วย * โดยข้อกำหนดที่มีความสำคัญอย่างมากข้อหนึ่งคือ CLAUSE PARAMOUNT เนื่องจากเป็นข้อสัญญาที่ให้ผนวกกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (Carriage of Goods by Sea Act of the United States) Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules หรือรัฐบัญญัติอื่นในทำนองเดียวกัน โดยให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา CLAUSE PARAMOUNT นั้นมีกล่าวไว้ในข้อ 31. (a) ของ NYPE 93 มีเนื้อหาดังนี้

⁹ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, pp. 467-468.

¹⁰ *Ibid.*, p. 481.

* ข้อ 30. ของ NYPE 93 ซึ่งเป็นเรื่องข้อตกลงเกี่ยวกับใบตราส่ง (Bills of Lading) ในข้อ (b) กำหนดให้ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่เจ้าของเรือในผลหรือความรับผิดชอบใด ๆ ที่เกิดขึ้นสืบเนื่องจากความไม่สอดคล้องระหว่างสัญญาชาร์เตอร์เรอร์นี้กับใบตราส่งหรือใบกำกับของซึ่งลงชื่อโดยชาร์เตอร์เรอร์หรือนายเรือตามคำขอของชาร์เตอร์เรอร์

“ข้อ 31. ข้อสัญญาคุ้มครอง (Protective Clauses)

สัญญาเช่าเรือระดับนี้ที่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดซึ่งจะต้องปรากฏในใบตราส่งหรือใบกำกับของที่ออกให้ตามสัญญานี้ด้วย ดังต่อไปนี้

(a) CLAUSE PARAMOUNT

“ใบตราส่งนี้จะมีผลบังคับภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (Carriage of Goods by Sea Act of the United States) Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules ตามที่สามารถบังคับใช้ได้ หรือรัฐบัญญัติอื่นในทำนองเดียวกันที่อาจบังคับใช้ตามแหล่งกำเนิดหรือจุดหมายปลายทางของใบตราส่ง โดยถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้ ทั้งนี้ จะไม่ทำให้สิทธิหรือความคุ้มกันของผู้ขนส่งด้อยลงและไม่เป็นการก่อให้เกิดภาระหน้าที่หรือความรับผิดชอบเพิ่มเติมตามกฎหมายที่ใช้บังคับนั้น หากข้อสัญญาใดในใบตราส่งนี้ขัดแย้งกับกฎหมายที่ใช้บังคับดังกล่าว ข้อสัญญานั้นจะตกเป็นโมฆะเฉพาะส่วนที่ขัดแย้งโดยไม่กระทบถึงส่วนอื่น”

มีข้อสังเกตว่า ในปัญหาว่าสัญญาเช่าเรือจะสามารถบังคับภายใต้กฎหมายว่าด้วยการรับขนต่าง ๆ ดังที่ได้กำหนดไว้หรือไม่นั้น ในคดี The Saxon Star (1958) ซึ่งเป็นกรณีสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวติดต่อกัน (consecutive voyages) ศาลพาณิชย์ (Commercial Court) ได้กลับคำตัดสินของอนุญาโตตุลาการที่เห็นว่าข้อสัญญาดังกล่าวไม่มีผลเนื่องจากไม่อาจตีความได้ว่าคำว่า “ใบตราส่งนี้” จะสามารถมีความหมายว่า “สัญญาเช่าเรือนี้” โดยศาลได้วินิจฉัยว่าข้อสัญญาได้ผนวก Hague Rules เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาเช่าเรือตามที่จะสามารถปรับใช้ได้เหมาะสม ซึ่งศาลอุทธรณ์มีความเห็นตามอนุญาโตตุลาการ แต่ศาลสูงได้ยืนตามคำวินิจฉัยของศาลพาณิชย์โดยวินิจฉัยว่า

- (1) ข้อสัญญาประสงค์ที่จะผนวก Hague Rules เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาเช่าเรือ ดังนั้น คำว่า “ใบตราส่งนี้” ใน clause paramount ก็พึงแปลความว่า “สัญญาเช่าเรือนี้”
- (2) มาตรา 5 ของกฎหมายรับขนของสหรัฐอเมริกาซึ่งบัญญัติว่า “บทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้จะไม่ใช่บังคับแก่สัญญาเช่าเรือ” นั้นจะไม่นำมาใช้บังคับ

(3) มาตรา 13 ของกฎหมายรับขนของสหรัฐอเมริกาซึ่งจำกัดให้กฎหมายมีผลใช้บังคับเฉพาะเที่ยวการเดินเรือจากและไปยังสหรัฐอเมริกาจะไม่นำมาใช้บังคับ โดยเที่ยวการเดินเรือตามสัญญาจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายดังกล่าวโดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าจะเริ่มต้นและสิ้นสุดที่ใด และ

(4) บทบัญญัติต่าง ๆ ตามกฎหมายสามารถจะใช้บังคับได้กับทุกเที่ยวการเดินเรือตามสัญญา ไม่ว่าจะ เป็นเที่ยวเปล่าที่มีได้บรรทุกสินค้า (ballast voyages) หรือเที่ยวที่มีการบรรทุกสินค้า (laden voyages)

โดยในประเด็นที่ (1) และ (2) นั้นผู้พิพากษามีความเห็นเป็นเอกฉันท์ ส่วนประเด็นที่ (3) และ (4) เป็นคำวินิจฉัยที่ได้จากเสียงข้างมาก¹¹

ทั้งนี้ หลักที่ศาลสูงของอังกฤษวางไว้ในคดี The Saxon Star ดังกล่าวสามารถปรับใช้กับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาตาม NYPE ได้เนื่องจากศาลมีแนวทางในการพิจารณาที่ชัดเจนว่าหากคู่สัญญาประสงค์ที่จะให้ Hague Rules มีผลใช้บังคับกับสัญญาเช่าเรือ ศาลก็ต้องพยายามที่จะปรับใช้กฎหมายดังกล่าวเท่าที่จะสามารถทำได้เหมาะสม¹²

ดังนั้น จึงอาจมีข้อแตกต่างระหว่างการปรับใช้กับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวและสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาในบางประการ¹³ เช่น ในกรณีสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวติดต่อกันนั้น หน้าที่ในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลจะมีผลใช้บังคับกับขณะเริ่มต้นการเดินทางในแต่ละเที่ยว ซึ่งต่างกับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาที่ตามปกติเจ้าของเรือจะมีหน้าที่ดังกล่าวเฉพาะขณะเริ่มต้นการเช่าเรือเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสัญญาเช่าเรือได้มีข้อสัญญาเกี่ยวกับการบำรุงรักษา (maintenance clause)* การผนวก Hague Rules จะมีผลให้เจ้าของเรือมีหน้าที่ใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ในการ

¹¹ United Nations, Charter parties : A comparative analysis, p. 168.

¹² Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 569.

¹³ See United Nations, Charter parties : A comparative analysis, p. 168. ; Chilean Nitrate States v. Marine Transportation Co. Ltd. (1980) (The “Hermosa”)

* เช่นตามข้อ 6. ของ NYPE 93 โปรดดูหัวข้อ 3.2.1 4)

จัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลในขณะเริ่มต้นการเดินทางในแต่ละเที่ยวตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ¹⁴

10) ข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาตตุลาการ

ตามข้อ 45. ของ NYPE 93 ได้กำหนดวิธีการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาตตุลาการไว้โดยให้เลือกรูปแบบที่บังคับใช้ระหว่างกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาและกฎหมายของประเทศอังกฤษ โดยสถานที่ดำเนินกระบวนการอนุญาตตุลาการคือที่นิวยอร์กหรือลอนดอนตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาย่อมจะตกลงเลือกใช้วิธีการระงับข้อพิพาทและกฎหมายที่ใช้บังคับเป็นอย่างอื่นซึ่งอาจมีความสะดวก เหมาะสมและมีความสัมพันธ์กับสถานที่ประกอบธุรกิจหรือสัญชาติของคู่สัญญามากกว่าวิธีการระงับข้อพิพาทตามข้อกำหนดของแบบมาตรฐานดังกล่าว

ในบทต่อไป ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ผลทางกฎหมายของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตาม NYPE 93 เมื่อบังคับภายใต้กฎหมายไทยว่าจะสามารถบังคับได้ตามเจตนารมณ์ของสัญญาหรือไม่ อย่างไร โดยจะได้พิจารณาในประเด็นปัญหาสำคัญที่ผลทางกฎหมายอาจไม่ปฏิบัติตามเจตนารมณ์ของสัญญาตามที่กำหนดในขอบเขตของการวิจัย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁴ United Nations, Charter parties : A comparative analysis, p.161.

บทที่ 4

บทวิเคราะห์ผลทางกฎหมายของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา ตาม NYPE 93 เมื่อบังคับภายใต้กฎหมายไทย

จากการศึกษาถึงลักษณะพื้นฐานของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาและหลักกฎหมายต่างประเทศในบทที่ 2 รวมถึงรายละเอียดแห่งข้อสัญญาตามแบบมาตรฐานของ NYPE 93 ในบทที่ 3 นำมาสู่การวิเคราะห์ผลทางกฎหมายของการบังคับใช้ NYPE 93 ภายใต้กฎหมายไทยในบทนี้ โดยผู้เขียนจะได้ยกหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการบังคับใช้แบบมาตรฐานและเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายต่างประเทศด้วย ทั้งนี้ จะได้พิจารณากฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาเป็นอันดับแรก แล้วจึงจะวิเคราะห์ผลของการบังคับใช้ข้อสัญญาในประเด็นต่าง ๆ ต่อไป

4.1 ข้อพิจารณาตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

4.1.1 ข้อพิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยเช่าทรัพย์

ถ้อยคำตามข้อสัญญาข้อ 1. ของ NYPE 93 ที่ว่า “The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel....” และซึ่งปรากฏในการทำงานของเดียวกันกับแบบมาตรฐานอื่น ๆ นั้น อาจทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นการเช่าทรัพย์อย่างหนึ่ง เนื่องจากใช้คำว่า “hire” และได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาไทยที่ปรับใช้กฎหมายว่าด้วยเช่าทรัพย์กับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3705/2528¹

¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3705/2528 สัญญาเช่าเรือที่โจทก์จำเลยทำกันไว้เดิมเป็นสัญญาเช่าเรือ ก. เมื่อเรือดังกล่าวจมลงสัญญาเช่าเรือย่อมระงับไปแต่เมื่อตามเจตนา และทางปฏิบัติในระหว่างโจทก์กับจำเลยเห็นได้ว่าโจทก์และจำเลยตกลงกันให้ถือเอาสัญญาเช่าเรือ ก. ที่ได้ทำสัญญากันไว้้นั้นมาเป็นสัญญาเช่าเรือลำใหม่โดยอนุโลมและมีต้องทำสัญญากันใหม่ การ

เช่าเรือลำใหม่จึงต้องเป็นไปตามข้อสัญญาเช่าเรือ ก. ความชำรุดบกพร่องของเรือถ้าไม่เป็นเหตุถึงแก่ผู้เช่าจะต้องปราศจากการใช้และประโยชน์ ทั้งผู้ให้เช่ายังแก้ไขได้กรณีไม่เข้าเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 548 แต่เป็นไปตามมาตรา 551 ที่ผู้เช่าจะต้องบอกกล่าวแก่ผู้ให้เช่าให้จัดการแก้ไขความชำรุดบกพร่องนั้นก่อน เมื่อปรากฏว่าก่อนมีการบอกเลิกสัญญา จำเลยผู้เช่าไม่เคยบอกกล่าวให้โจทก์ผู้ให้เช่าจัดการแก้ไขความชำรุดบกพร่องมาก่อนเลย การบอกเลิกสัญญาของจำเลยจึงไม่ชอบ หลังจากบอกเลิกสัญญาต่อโจทก์แล้วจำเลยได้ส่งมอบเรือที่เช่าคืนให้แก่โจทก์โดยไม่ยอมเช่าเรือดังกล่าวอีกต่อไปจำเลยจึงเป็นฝ่ายผิดสัญญา และชอบที่จะต้องรับผิดชอบค่าเสียหายให้แก่โจทก์ แต่โจทก์มิได้ฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากจำเลยกลับเรียกร้องค่าเช่าที่ยังไม่ครบกำหนดตามสัญญาเช่าประกอบกับเรือที่เช่าอยู่ในความครอบครองของโจทก์ตลอดมาจำเลยมิได้ใช้หรือได้รับประโยชน์ในเรือดังกล่าว จำเลยจึงไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในค่าเช่าที่ยังไม่ครบกำหนดตามสัญญาเช่า โจทก์มีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการต่าง ๆ รวมทั้งการเช่า หรือให้เช่าสังหาริมทรัพย์ การที่โจทก์ให้จำเลยเช่าเรือจึงถือได้ว่าโจทก์เป็นผู้ประกอบการค้าในการให้เช่าสังหาริมทรัพย์กรณีที่โจทก์ฟ้องเรียกร้องให้จำเลยชำระค่าเช่าที่ค้างจึงตกอยู่ในอายุความ 2 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 165(6) ส่วนกรณีที่โจทก์ฟ้องเรียกร้องให้จำเลยชดเชยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการเดินเรือขนส่งสินค้าของจำเลยซึ่งโจทก์เป็นผู้ออกเงินตรวจสอบไปมิใช่เป็นเรื่องผู้ให้เช่าฟ้องผู้เช่าเกี่ยวกับสัญญาเช่าดังที่บัญญัติไว้ตามมาตรา 563 แต่เป็นกรณีที่ต้องบังคับตามมาตรา 164 ซึ่งกำหนดอายุความ 10 ปี โจทก์จำเลยยังตกลงกันไม่ได้เกี่ยวกับภาษาและข้อบังคับที่จะให้อนุญาตตุลาการใช้ในการพิจารณาและอนุญาตตุลาการของทั้งสองฝ่ายยังไม่มีโอกาสพบปะดำเนินการพิจารณารวมกันทั้งยังมิได้รับข้อกล่าวหาของโจทก์และข้อต่อสู้ของจำเลยไว้โดยโจทก์เพียงแต่มอบหลักฐานและข้อเรียกร้องของตนไว้แก่อนุญาตตุลาการของโจทก์เท่านั้น กรณีจึงถือไม่ได้ว่าได้มีการมอบคดีให้อนุญาตตุลาการพิจารณา อันจะเป็นเหตุให้อายุความสะดุดหยุดลงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 173 ค่าเสียหายตามที่จำเลยอ้างถึง จำเลยเพียงแต่ให้การต่อสู้ข้อหาของโจทก์โดยอ้างว่าจำเลยได้รับความเสียหายจากการเช่าเรือของโจทก์ หากจำเลยจะต้องรับผิดชอบชำระเงินแก่โจทก์ก็ขอเอาค่าเสียหายดังกล่าวหักกลบลบหนี้โดยจำเลยมิได้ฟ้องแย้งเรียกค่าเสียหายจากโจทก์จำนวนค่าเสียหายก็ยังไม่แน่นอนทั้งโจทก์ก็นำสืบปฏิเสธค่าเสียหายตามที่จำเลยกล่าวอ้างจึงเป็นหน้าที่ยังมีข้อต่อสู้จำเลยไม่มีสิทธิที่จะขอหักกลบลบหนี้

แต่หากพิจารณาลักษณะของสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาในภาพรวมแล้วจะเห็นว่าลักษณะของหน้าที่เจ้าของเรือต้องปฏิบัติตามสัญญา คือ การให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ด้วยเรือ นายเรือ ลูกเรือ และการนำสินค้าที่บรรทุกบนเรือไปให้ถึงท่าเรือปลายทางโดยปลอดภัยและส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับสินค้า โดยชาร์เตอร์เรอร์จะใช้บริการดังกล่าวผ่านการสั่งการไปยังนายเรือให้เรือเดินทางไปบรรทุกและขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือใด นายเรือจึงต้องทำหน้าที่ติดต่อประสานงานกับเจ้าของเรือในส่วนของการเดินเรือ และติดต่อประสานงานกับชาร์เตอร์เรอร์ในเรื่องเชิงพาณิชย์ จึงกล่าวได้ว่าในกรณีของสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานี้ อำนาจหน้าที่ในการควบคุมเรื่องการเดินเรือ (nautical operation) ยังอยู่กับเจ้าของเรือ ในขณะที่ชาร์เตอร์เรอร์จะมีอำนาจหน้าที่ในเชิงพาณิชย์ (commercial operation) เท่านั้น²

ดังนั้น ตามลักษณะของการเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา การครอบครองเรือจึงยังคงอยู่ที่เจ้าของเรือ เจ้าของเรือมิได้โอนการครอบครองเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์แต่อย่างใด ส่วนถ้อยคำตามสัญญาที่ใช้ว่า “การส่งมอบเรือ” (delivery) และ “การส่งมอบเรือคืน” (redelivery) ก็เป็นเพียงการสื่อถึงการเริ่มต้นและสิ้นสุดการเช่าเตอร์เรืออันเป็นถ้อยคำที่ใช้กันมานานจนเป็นประเพณีนิยมเท่านั้น³ จึงย่อมมีความแตกต่างจากลักษณะของการเช่าทรัพย์ที่ผู้ให้เช่าส่งมอบทรัพย์ให้อยู่ในความครอบครองของผู้เช่าและผู้ให้เช่ามิได้มาจัดการอะไรอีก มีแต่เพียงสิทธิเข้าไปตรวจดูทรัพย์สินที่เช่าเป็นครั้งคราว ในเวลาและระยะอันสมควร (มาตรา 555) เท่านั้น

มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยว่าตามข้อเท็จจริงมิใช่สัญญาเช่าทรัพย์เนื่องจากมิได้มีการมอบการครอบครองแม้จะเรียกว่าเป็นสัญญาเช่าทรัพย์ก็ตาม เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3483/2529 วินิจฉัยว่าการที่โจทก์ซึ่งเป็นเจ้าของรถยนต์ให้คนขับรถและคนประจำรถของตนนำรถยนต์ไปรับคนโดยสารหรือนักท่องเที่ยวไปยังสถานที่ต่าง ๆ ตามที่ตกลงไว้กับบริษัทท่องเที่ยวหรือร้านค้าโดยได้รับค่าตอบแทนและไม่ปรากฏว่าบริษัทท่องเที่ยวหรือร้านค้าซึ่งเป็นผู้สัญญาามีอำนาจควบคุมการใช้รถหรืออาจออกคำสั่งให้คนขับรถขับรถไปในเส้นทางใดตามความประสงค์ของตนได้ทั้งมิได้มีการมอบการครอบครองรถให้บริษัทท่องเที่ยวหรือร้านค้าผู้สัญญาเช่ารถไปใช้ตามลำพังไม่ถือเป็นสัญญาเช่ารถยนต์หากแต่เป็นสัญญารับขนส่งซึ่งได้รับยกเว้นภาษีการค้า ทั้งนี้ แม้จะมีการเรียกสัญญาดังกล่าวว่าเป็นสัญญาเช่าและมีการเรียกค่าตอบแทนตามสัญญาดังกล่าว

² ชัยนติ ไกรกาญจน์, ฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี, หน้า 12.

³ ตามนัยคดี The Peonia (1991)

ค่าเช่าหรือโจทก์ยอมรับกับเจ้าพนักงานประเมินว่าเป็นสัญญาเช่าก็หาไม่ผลให้โจทก์ต้องเสียภาษี การค้าเพราะประกอบการค้าประเภทการให้เช่าทรัพย์สินแต่อย่างใดไม่

ข้อเท็จจริงตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3483/2529 นี้ ผู้เขียนเห็นว่ามีความใกล้เคียงกับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (voyage charter) มากกว่าสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา (time charter) เนื่องจากตามข้อเท็จจริงในคดีผู้ใช้รถไม่สามารถออกคำสั่งใด ๆ แก่คนขับรถได้ซึ่งต่างจากสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาที่นายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ว่าจะให้เรือไปยังท่าเรือใด อย่างไรก็ตาม ลักษณะของสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวและสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลานั้นก็มีข้อที่เหมือนกัน คือ ชาร์เตอร์เรอร์มีได้รับมอบการครอบครองเรือจากเจ้าของเรือ (ซึ่งจะแตกต่างจากสัญญาเช่าเรือเปล่าดังที่ได้กล่าวถึงในบทที่ 2 แล้วนั้น) ทั้งสองสัญญาจึงย่อมไม่เข้าลักษณะของการเช่าทรัพย์สิน*

*โดยในเรื่องสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (voyage charter) ได้มีคำพิพากษาศาลฎีกา วินิจฉัยโดยชัดเจนว่ามีใช้สัญญาเช่าทรัพย์สิน เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2978/2541 วินิจฉัยว่าแม้ข้อตกลงเพิ่มเติมซึ่งให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาเช่าเรือจะใช้คำว่าสัญญาเช่าเรือและข้อตกลงเรื่องค่าเรือจอดรอ (ค่าจอดใช้เรือเสียเวลา) ก็ตามแต่ข้อตกลงดังกล่าวจะเป็นสัญญาประเภทใดนั้น จะต้องดูจากเนื้อหาของสาระของข้อตกลงเป็นสำคัญหาใช่แต่เพียงชื่อของสัญญาไม่ เนื้อหาสาระสำคัญของสัญญาเช่าเรือฉบับพิพาทเป็นเรื่องสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือโดยมีลักษณะเป็นสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือเพื่อการเดินทางเที่ยวเดียว มิใช่เป็นเรื่องสัญญาเช่าทรัพย์สินตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 537 เพราะผู้เช่าเรือมิได้รับมอบการครอบครองให้ใช้เรือจากโจทก์ผู้ให้เช่าเรือ แต่พนักงานของโจทก์ยังคงเป็นผู้ควบคุมดูแลและดำเนินการต่าง ๆ ภายในเรือที่ให้เช่าทั้งหมด นอกจากนั้นแล้วค่าจอดในเรือ ค่าเรือจอดรอ (ค่าจอดใช้เรือเสียเวลา) ซึ่งโจทก์เรียกร้อง เอาจากจำเลยก็มีใช่เป็นการฟ้องเกี่ยวแก่สัญญาเช่า เพราะมิใช่เป็นการฟ้องในเรื่องการปฏิบัติหน้าที่ของผู้เช่าแต่อย่างใดกรณีจึงไม่อยู่ในบังคับของอายุความ 6 เดือน ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 563 เมื่อข้อตกลงเรื่องค่าจอดในเรือจอดรอ (ค่าจอดใช้เรือเสียเวลา) ตามสัญญาเป็นข้อตกลงพิเศษ นอกเหนือไปจากหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ให้เช่าและผู้เช่า ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งคู่สัญญาสามารถตกลงกันได้และไม่มีอายุความบัญญัติไว้โดยเฉพาะ จึงต้องนำอายุความตามบทบัญญัติมาตรา 193/30 มาใช้บังคับ คือ มีกำหนด 10 ปี

นอกจากนี้ หากพิจารณาบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 4 เช่าทรัพย์ จะเห็นว่าหากมีการปรับใช้กับสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาแล้วจะทำให้ผลทางกฎหมายไม่เป็นไปตามลักษณะของสัญญา เช่น มาตรา 570 บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา 570 ในเมื่อสิ้นกำหนดเวลาเช่าซึ่งได้ตกลงกันไว้แล้วถ้าผู้เช่ายังคงครองทรัพย์สินอยู่ และผู้ให้เช่ารู้ความนั้นแล้วไม่ทักท้วงไซ้ ท่านให้ถือว่าคู่สัญญาเป็นอันได้ทำสัญญาใหม่ต่อไปไม่มีกำหนดเวลา”

ในกรณีของสัญญาเช่าทรัพย์นั้น ผู้เช่าจะต้องส่งมอบทรัพย์คืนผู้ให้เช่าทันทีเมื่อสิ้นสุดเวลาเช่า แต่ถ้าพิจารณาตามลักษณะของสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาแล้ว ชาร์เตอร์เรอร์อาจส่งมอบเรือคืนล่าช้าไปบ้างเนื่องจากเรืออาจเผชิญกับพายุในท้องทะเล ดังนี้ แม้จะครบกำหนดเวลาตามสัญญาแล้ว เจ้าของเรือก็ยังคงมีหน้าที่นำเรือไปสู่จุดหมายปลายทาง โดยมีสิทธิคิดค่าจ้างในช่วงเวลาที่เกินกำหนดระยะเวลาตามสัญญา เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจการเดินทางแล้ว สัญญาก็ระงับสิ้นไป โดยไม่ต้องมีการบอกเลิกสัญญากันอีก ซึ่งหากปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์ การที่ชาร์เตอร์เรอร์ยังคงใช้สอยเรือเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา โดยเจ้าของเรือจัดให้มีการปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์นั้น จะถือว่าเกิดสัญญาเช่าใหม่ไม่มีกำหนดเวลาซึ่งเจ้าของเรือจะต้องบอกเลิกสัญญาเสียก่อนตามมาตรา 566⁴

อีกประการหนึ่ง คือ การปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์อาจทำให้เกิดปัญหาในเรื่องอายุความเนื่องจากมาตรา 563 บัญญัติว่า “คดีอันผู้ให้เช่าจะฟ้องผู้เช่าเกี่ยวแก่สัญญาเช่า นั้นท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดหกเดือนนับแต่วันส่งคืนทรัพย์สินที่เช่า” ซึ่งน่าจะเป็นอายุความที่สั้นเกินไปสำหรับการฟ้องคดีตามสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา เนื่องจากเรือต้องเดินทางไปยังท่าเรือในหลาย ๆ ประเทศ ซึ่งย่อมทำให้ต้องใช้เวลาในการรวบรวมพยานหลักฐานมากกว่าการฟ้องคดีเกี่ยวกับการเช่าทรัพย์ตามธรรมดาซึ่งทรัพย์นั้นมีได้เคลื่อนที่มากเท่าเรือบรรทุกสินค้า อายุความในเรื่องเช่าทรัพย์จึงย่อมไม่เหมาะสมกับการฟ้องคดีตามสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา

⁴ มาตรา 566 บัญญัติว่า “ถ้ากำหนดเวลาเช่าไม่ปรากฏในความที่ตกลงกันหรือไม่พึงสันนิษฐานได้ไซ้ ท่านว่าคู่สัญญาฝ่ายใดจะบอกเลิกสัญญาเช่าในขณะเมื่อสุดระยะเวลาอันเป็นกำหนดชำระค่าเช่าก็ได้ทุกระยะ แต่ต้องบอกกล่าวแก่อีกฝ่ายหนึ่งให้รู้ตัวก่อนชั่วกำหนดเวลาชำระค่าเช่าระยะหนึ่งเป็นอย่างน้อยแต่ไม่จำเป็นต้องบอกกล่าวล่วงหน้ากว่าสองเดือน”

ฉะนั้น สรุปได้ว่า สัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาไม่ได้มีลักษณะของสัญญาเช่าทรัพย์ และการปรับใช้บทบัญญัติบางประการตามกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์นั้นจะทำให้ผลทางกฎหมายไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของสัญญาหรือจะมีความไม่เหมาะสมในประการต่าง ๆ

4.1.2 ข้อพิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยจ้างทำของ

วัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของ คือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนเป็นผลสำเร็จ ดังที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 7 จ้างทำของ มาตรา 587 บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา 587 อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

ถ้าพิจารณามาตรา 587 เปรียบเทียบกับลักษณะของสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาแล้วจะเห็นว่า ในสัญญาจ้างทำของนั้น สินจ้างเป็นค่าตอบแทนเพื่อผลสำเร็จของงาน แต่กรณีสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ค่าตอบแทนเป็นค่าจ้างซึ่งจะคำนวณเป็นสัดส่วนกับระยะเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิใช้สอยเรือ มิได้เป็นการตอบแทนผลสำเร็จของการที่เจ้าของเรือส่งมอบเรือหรือจัดให้มีการขนส่งสินค้าที่บรรทุกลงเรือ เนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระค่าจ้างเป็นงวด ๆ จนกว่าจะส่งมอบเรือคืน โดยปกติคือ ทุก ๆ 30 วัน นอกจากนี้ การที่เรือจะไปยังจุดหมายปลายทางใดก็ต้องอาศัยคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ โดยถ้าเจ้าของเรือส่งมอบเรือตามเวลาที่กำหนดกันแล้ว แต่หากชาร์เตอร์เรอร์ไม่บรรทุกสินค้าลงเรือหรือไม่ให้คำสั่งในการเดินเรือแก่นายเรือก็เป็นผลเสียแก่ชาร์เตอร์เรอร์เอง จะอ้างว่ามีได้มีผลสำเร็จในการบรรทุกสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางหาได้ไม่ ซึ่งชาร์เตอร์เรอร์จะยังคงต้องชำระค่าจ้างในช่วงเวลานั้น เว้นเสียแต่ว่าเป็นกรณีเกิดความบกพร่องที่มีใช้ความผิดของชาร์เตอร์เรอร์และเป็นกรณีที่สามารถงดเว้นจ่ายค่าจ้างชั่วคราวได้ตามข้อสัญญา (Off-hire clause)

อีกประการหนึ่งคือ ในกรณีของสัญญาจ้างทำของ ผู้รับจ้างจะไม่อยู่ในอำนาจบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้าง เนื่องจากมุ่งแต่เพียงผลสำเร็จของงาน แต่กรณีของสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะเป็นผู้กำหนดเส้นทางและออกคำสั่งแก่นายเรือว่าจะให้ไป

ยังทำเรือได้ เว้นแต่เป็นท่าเรือที่ไม่ปลอดภัย⁵

ประการสุดท้าย คือ หากพิจารณากฎหมายลักษณะจ้างทำของจะเห็นปัญหาในการปรับใช้กับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา เช่น ในเรื่องการจ้างช่วง ซึ่งตามมาตรา 607 อนุญาตให้ผู้รับจ้างเอาการที่รับจ้างทั้งหมดหรือแบ่งการแต่บางส่วนไปให้ผู้รับจ้างช่วงทำอีกทอดหนึ่งก็ได้ เว้นแต่สาระสำคัญของสัญญานั้นจะอยู่ที่ความรู้ความสามารถของตัวผู้รับจ้าง⁶ แต่กรณีของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลานั้น หากเจ้าของเรือทำสัญญาช่วงให้เจ้าของเรือรายอื่น ดำเนินการรับขนส่งสินค้าตามสัญญาแทนซึ่งจะมีผลให้มีการส่งมอบเรือลำอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในสัญญา ชาร์เตอร์เรออร์ก็ไม่ต้องยอมรับมอบเรือนั้น แม้ว่าจะสามารถขนส่งสินค้าได้ตามที่ระบุในสัญญาก็ตาม เว้นแต่จะมีข้อสัญญาให้สิทธิไว้

ฉะนั้น การปรับใช้กฎหมายลักษณะจ้างทำของกับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาจะทำให้ผลทางกฎหมายไม่ตรงตามวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์ของสัญญา

4.1.3 ข้อพิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยรับขน

สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสารที่จะขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน⁷ หากพิจารณาลักษณะของสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาแล้วจะเห็นว่า มีลักษณะเป็นสัญญารับขนอย่างหนึ่งเนื่องจากเจ้าของเรือมีหน้าที่ที่จะต้องจัดหาเรือให้และปฏิบัติการในการเดินเรือเพื่อให้เรือเดินทางไปยังที่ที่ชาร์เตอร์เรออร์ประสงค์เพื่อการขนส่งสินค้า โดยได้รับค่าจ้างเป็นค่าตอบแทน

⁵ สุทธิศักดิ์ เทพปัญญา, “ปัญหาเกี่ยวกับ CHARTER PARTY ตามกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), หน้า 165.

⁶ มาตรา 607 บัญญัติว่า “ผู้รับจ้างจะเอาการที่รับจ้างทั้งหมดหรือแบ่งการแต่บางส่วนไปให้ผู้รับจ้างช่วงทำอีกทอดหนึ่งก็ได้ เว้นแต่สาระสำคัญของสัญญานั้นจะอยู่ที่ความรู้ความสามารถของตัวผู้รับจ้าง แต่ผู้รับจ้างคงต้องรับผิดชอบเพื่อความประพฤติหรือความผิดอย่างใด ๆ ของผู้รับจ้างช่วง”

⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2550), หน้า 224.

อย่างไรก็ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับชน มาตรา 609 วรรค 2 บัญญัติไว้ว่า

“ รับชนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้นเองก็มุ่งถึงการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นสำคัญ การปรับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับชนดังกล่าวจึงอาจมีความไม่เหมาะสมบางประการ ทั้งนี้ เนื่องจากการรับชนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็น บทบัญญัติที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้กับกิจการที่รับชนภายในประเทศ การรับชนทางทะเลนั้นเรือจะต้อง เผชิญความเสี่ยงภัยในท้องทะเล และมีจารีตประเพณีที่แตกต่างจากการรับชนทั่วไป จึงต้องมี กฎหมายเกี่ยวกับการรับชนของทางทะเลโดยเฉพาะ

ดังนี้ ถ้าพิจารณาบทบัญญัติว่าด้วยรับชนตามประมวลกฎหมายแพ่งและ พณิชย์จึงไม่ครอบคลุมถึงหน้าที่ของเจ้าของเรือที่สำคัญ เช่น ในเรื่องการจัดเตรียมเรือให้มีความ เหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness) เป็นต้น นอกจากนี้ โดยลักษณะของสัญญาชาร์เตอร์ เรือแบบมีกำหนดเวลา วัตถุประสงค์แห่งสัญญานั้น นอกจากการรับชนสินค้าแล้ว ยังมี วัตถุประสงค์ในเรื่องการใช้สอยเรือของชาร์เตอร์เรอร์อีกด้วย ชาร์เตอร์เรอร์จึงมีส่วนที่จะต้องให้ คำสั่งแก่นายเรือว่าจะให้ไปยังท่าเรือเพื่อบรรทุกและขนถ่ายสินค้าที่ใด และมีการแบ่งภาระเรื่อง ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ รวมถึงมีการร่วมกันสำรวจเรือ ซึ่งจะเห็นว่าการครอบครองเรือนั้นแม้จะได้อยู่ที่ ชาร์เตอร์เรอร์ หากยังอยู่ในความครอบครองของเจ้าของเรือ แต่ในระหว่างระยะเวลาการชาร์เตอร์ เรือ ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีสิทธิที่แตกต่างจากการรับชนสินค้าทั่วไปอยู่หลายประการ จึงจะทำให้ต้องมี การกำหนดสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญา ข้อจำกัดและความรับผิดชอบเป็นพิเศษ ซึ่งย่อมจะแตกต่างจาก การรับชนตามปกติที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มุ่งใช้บังคับ

ท่านศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริศ เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นไว้ว่า การรับชนสินค้า และการชาร์เตอร์เรือมีลักษณะแตกต่างกัน ดังนี้

1. อำนาจต่อรองของผู้ขนส่งสินค้าในกรณี Liner service จะมีมากกว่าผู้ส่งสินค้า ซึ่งจะเป็นรายย่อย แต่ในกรณีสัญญาชาร์เตอร์เรือ เจ้าของเรือมักจะมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจ พอ ๆ กับชาร์เตอร์เรอร์

2. ในสัญญาขนส่ง เอกสารที่ออกให้แก่กัน คือ ใบตราส่ง (Bill of Lading) แต่ใน สัญญาชาร์เตอร์เรือ จะออกเอกสารที่เรียกว่า Charterparty ซึ่งมีเนื้อหาสาระสำคัญแตกต่างกัน

มาก

3. ในต่างประเทศที่มีกฎหมายเฉพาะที่ใช้บังคับกับสัญญารับขนและสัญญาเช่าเรือ กฏหมายทั้ง 2 เรื่องจะมีเนื้อหาแตกต่างกัน⁸

ฉะนั้น โดยเจตนารมณ์และเนื้อหาแห่งกฎหมายลักษณะรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นมิได้มุ่งที่จะปรับใช้กับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาที่เป็น การรับขนสินค้าทางทะเลและมีวัตถุประสงค์แห่งสัญญา รวมถึงสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญาแตกต่าง จากการรับขนตามปกติ

4.2 ข้อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 5 บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกไปตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาด้วย หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้”

คำว่าสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือตามมาตรา 5 ข้างต้นนี้น่าจะมีที่มาจาก Article 2 (3) ของ Hamburg Rules ซึ่งใช้คำว่า “Charter-party” โดยไม่ได้ระบุเฉพาะเจาะจงว่าเป็น Charterparty ประเภทใดจึงน่าจะหมายถึง Charterparty ทุกประเภท ดังนั้นคำว่า “สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกเรือ” ก็น่าจะมีความหมายครอบคลุมในทำนองเดียวกันซึ่งจะรวมถึงสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาด้วย ดังนี้ ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เลอร์จึงไม่สามารถบังคับโดยอาศัยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้ เหตุที่มีให้นำมาใช้บังคับก็เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้กล่าวมุ่งที่จะใช้บังคับกับสัญญาขนส่งตามใบตราส่งที่เป็นการขนส่งประจำเส้นทาง แต่สัญญาที่ก่อให้เกิดสิทธิหน้าที่แก่คู่สัญญาตามสัญญาเช่าเรือคือ Charterparty ซึ่งเป็นสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ เช่นตามแบบมาตรฐานของ NYPE 93 มิใช่ใบตราส่ง

⁸ไพฑูริศ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, หน้า 188-189.

4.3 บทวิเคราะห์ข้อสัญญาตาม NYPE 93

4.3.1 ข้อความเบื้องต้น

ตามข้อพิจารณาเกี่ยวกับกฎหมายต่าง ๆ ทั้งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนที่ว่าด้วยเช่าทรัพย์ จ้างทำของ และรับขนกิติ หรือตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กิติ ทำให้ทราบว่า ในปัจจุบัน ยังไม่มีบทบัญญัติเฉพาะที่เหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้แก่สัญญาเช่ารถเรือแบบมีกำหนดเวลา ถึงแม้ว่าสัญญานี้อาจจะเข้าลักษณะบางประการตามกฎหมายดังกล่าวก็ตาม แต่ผู้เขียนเห็นว่าการพยายามที่จะปรับใช้กฎหมายที่ไม่มีความเหมาะสมกับสัญญาย่อมจะทำให้เกิดปัญหาแก่คู่สัญญา โดยอันที่จริงแล้วกฎหมายก็มิได้ห้ามที่จะทำสัญญาซึ่งมิได้มีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะ ตรงกันข้าม สัญญาดังกล่าวนี้สามารถเกิดขึ้นได้ โดยเรียกว่าเป็นสัญญานอกบรรพ 3 หรือสัญญาที่ไม่มีชื่อ อันเป็นสัญญาที่กฎหมายมิได้กำหนดกฎเกณฑ์ไว้โดยเฉพาะเจาะจง แต่เป็นสัญญาที่คู่สัญญาสามารถทำขึ้นตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญาซึ่งจะมีวัตถุประสงค์ของสัญญาอย่างไรก็ได้ โดยสัญญาประเภทนี้จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ทั่วไปของสัญญา⁹

ฉะนั้น ในการบังคับใช้สัญญาเช่ารถเรือแบบมีกำหนดเวลาก็ต้องอาศัยหลักกฎหมายว่าด้วยนิติกรรม สัญญาทั่วไปซึ่งมีบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1 ว่าด้วยหลักทั่วไป และบรรพ 2 ว่าด้วยหนี้ และหลักกฎหมายที่สำคัญคือมาตรา 151 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 151 การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ”

นอกจากนี้การตีความสัญญายังจะต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 368 บัญญัติไว้ว่า

⁹ ศนันท์กรณ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา, พิมพ์ครั้งที่ 14 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552), หน้า 271-272.

“มาตรา 368 สัญญานั้นท่านให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริต โดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณีด้วย”

ต่อไป ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ถึงผลทางกฎหมายของข้อสัญญาต่างๆ ตาม NYPE 93 ว่าสามารถบังคับได้ตามเจตนารมณ์ของสัญญาหรือไม่ อย่างไร

4.3.2 ผลทางกฎหมายของข้อสัญญาเกี่ยวกับหน้าที่ของเจ้าของเรือในการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness)

การจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness) เป็นหน้าที่ที่สำคัญมากประการหนึ่งของเจ้าของเรือเพราะหากเรือไม่มีความเหมาะสมในการเดินทะเลแล้วก็อาจทำให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าที่บรรทุกบนเรือและการใช้สอยเรือ (รวมถึงการให้ชาร์เตอร์เรือช่วง) ซึ่งเป็นความมุ่งหมายของชาร์เตอร์เรอร์ในการเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรือ โดย NYPE 93 ได้กำหนดหน้าที่เกี่ยวกับการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเลทั้งในขณะส่งมอบเรือซึ่งปรากฏตามข้อ 2. และภายหลังส่งมอบเรือซึ่งปรากฏตามข้อ 6. โดยมีความตามลำดับดังนี้

“ข้อ 2. การส่งมอบเรือ (Delivery)

เรือจะถูกส่งมอบให้อยู่ในการใช้สอยของชาร์เตอร์เรอร์ ณ.....ในเวลาที่ส่งมอบ เรือจะต้องมีสภาพพร้อมสำหรับการบรรทุกสินค้าและมีระวางที่ได้ทำความสะอาดแล้ว มีความแข็งแรงมั่นคงเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการ มีน้ำอับเฉา และมีกำลังที่จะเดินเครื่องยกขนสินค้าทั้งหมดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เจ้าของเรือจะต้องแจ้งชาร์เตอร์เรอร์เป็นหนังสือไม่น้อยกว่า.....วัน ถึงวันที่คาดว่าเรือจะถูกส่งมอบ”

“ข้อ 6. สิ่งที่เจ้าของเรือต้องจัดหา (Owners to provide)

เจ้าของเรือจะต้องจัดหาและออกค่าใช้จ่ายสำหรับการประกันภัยเรือวัน แต่จะได้ตกลงเป็นอย่างอื่น ห้องผู้โดยสารในเรือ ดาดฟ้าเรือ ห้องเครื่องยนต์บนเรือ และที่เก็บสินค้าที่จำเป็นอื่น ๆ รวมถึงหม้อน้ำร้อน และต้องจ่ายค่าจ้าง ค่าธรรมเนียมในการติดต่อราชการที่

เกี่ยวกับการเปลี่ยนตัวลูกเรือและค่าธรรมเนียมการให้บริการที่ท่าเรือที่เกี่ยวข้องกับลูกเรือ และจะต้องคงชั้นของเรือและรักษาตัวเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ให้มีประสิทธิภาพตลอดระยะเวลาการให้บริการ ทั้งมีเจ้าหน้าที่และลูกเรือพร้อม”

ปัญหามีอยู่ว่าข้อสัญญาทั้งสองนั้นกำหนดแต่เพียงว่าเจ้าของเรือมีหน้าที่ในการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเลโดยมิได้กำหนดผลของการฝ่าฝืนข้อสัญญาไว้โดยตรง จึงมีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่าหากชาร์เตอร์เรอร์พบความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิเลิกสัญญาได้หรือไม่และในกรณีใดบ้าง โดยหากเป็นกรณีที่ความชำรุดบกพร่องปรากฏในขณะที่ส่งมอบเรือก็จะต้องพิจารณาข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์เมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา (Cancelling Clause) ตามข้อ 16. ประกอบด้วย ซึ่งตามหลักกฎหมายต่างประเทศนั้น แม้ว่าจะมีข้อสัญญาระบุให้เจ้าของเรือต้องจัดเตรียมความพร้อมของเรือในหลายประการ แต่ในการที่ชาร์เตอร์เรอร์จะยกเลิกสัญญาโดยอาศัย Cancelling Clause ก็อาจมิได้มีการบังคับข้อสัญญาได้อย่างเคร่งครัดเนื่องจากเห็นว่า Cancelling Clause เป็นข้อสัญญาที่ลดทอนสิทธิของคู่สัญญาอีกฝ่าย ดังนั้น หากเป็นกรณีที่ความชำรุดบกพร่องเล็กน้อยซึ่งมิได้กระทบต่อความปลอดภัยของเรือหรือสินค้า หรือการใช้สอยเรืออย่างแท้จริง และได้เป็นสาระสำคัญตามความเข้าใจในทางธุรกิจ การยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์จะไม่ชอบ

ดังเช่น ในคดี The Arianna (1987) สัญญาชาร์เตอร์เรือมีข้อกำหนดเพิ่มเติมว่า ระบบเครื่องทำความสะอาดแทงก์จะต้องใช้งานได้ดีภายใต้อุณหภูมิและความกดดันที่กำหนด โดยชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาหากเรือไม่พร้อม (not ready) สำหรับการส่งมอบหรือไม่มีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าทุกประการ (not in every way fitted for the service) ภายในวันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา (cancelling date) ปรากฏว่าในขณะที่ส่งมอบเรือ เรือไม่สามารถเดินเครื่องทำความสะอาดแทงก์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ชาร์เตอร์เรอร์จึงขอยกเลิกสัญญา คณะอนุญาโตตุลาการและศาลมีความเห็นตรงกันว่า ถึงแม้ว่าจะมีการผิดข้อสัญญาในเรื่องเครื่องทำความสะอาดแทงก์ก็ตาม แต่ก็มิได้ทำให้เรือไม่มีความเหมาะสม (unfit) การยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์ไม่ชอบ*

มีข้อสังเกตว่า แม้ตามปกติ คำวินิจฉัยเรื่องความบกพร่องของเรือในกรณีสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวจะนำมาปรับใช้กับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาด้วย แต่ความ

* โปรดดูรายละเอียดแห่งคดีเพิ่มเติมในหัวข้อ 2.5.1.1.1

บกพร่องบางประการ เช่น ความบกพร่องของเครื่องยกขนสินค้า อาจไม่สามารถนำมาปรับใช้กับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาได้ กล่าวคือ ในกรณีสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวนั้น ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถยกเลิกสัญญาโดยเหตุความบกพร่องของเครื่องยกขนสินค้าได้ดังเช่นคำวินิจฉัยในคดี *Noemijulia Steamship v. Minister of Food (1950)** แต่อนุญาโตตุลาการผู้ที่วินิจฉัยนี้ก็ได้ให้ข้อคิดเห็นไว้ว่าผลของการวินิจฉัยในคดีนี้ไม่สามารถปรับใช้ได้ในทุกกรณี คือ จะต้องพิจารณาเนื้อหาในสัญญาด้วยว่ามีข้อกำหนดอย่างไร เช่น ถ้าสัญญากำหนดชัดเจนว่าชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิใช้เครื่องยกขนสินค้า ในกรณีนี้ก็ต้องถือว่าเครื่องยกขนสินค้ามีความจำเป็นที่จะต้องพร้อมในการส่งมอบ โดยตาม NYPE 93 นั้นได้มีข้อกำหนดอย่างชัดเจนในข้อ 2. ตอนท้ายว่าเรือต้อง “มีกำลังที่จะเดินเครื่องยกขนสินค้าทั้งหมดได้อย่างมีประสิทธิภาพ” นอกจากนี้ ยังมีข้อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเครื่องยกขนสินค้าโดยเฉพาะในข้อ 28. (Cargo Gear and Lights) ด้วย จึงจะต้องถือว่าสัญญาเช่าเรือตาม NYPE 93 นี้ เครื่องยกขนสินค้ามีความจำเป็นต่อการใช้สอยเรือของชาร์เตอร์เรอร์อย่างแท้จริง ดังนั้น หากเครื่องยกขนสินค้าบกพร่อง ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาได้

ส่วนกรณีที่ความชำรุดบกพร่องปรากฏภายหลังส่งมอบเรือนั้นก็ไม่ได้มีการกำหนดผลของการฝ่าฝืนข้อสัญญาไว้โดยตรงเช่นกัน แม้จะมีกล่าวไว้ในเรื่องสิทธิงดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire) ซึ่งปรากฏตามข้อ 17. ของ NYPE 93 ว่าหากเกิดการสูญเสียเวลาอันเนื่องมาจากความชำรุดบกพร่องหรือเหตุอื่น ๆ ตามที่ระบุไว้ ค่าจ้างจะไม่คำนวณนับในช่วงเวลานั้น แต่ก็มีประเด็นต่อไปว่าชาร์เตอร์เรอร์จะเลือกที่จะเลิกสัญญาได้หรือไม่และในกรณีใดบ้าง ซึ่งตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่าการฝ่าฝืนข้อสัญญาในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลสามารถก่อให้เกิดผลได้หลายลักษณะและชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถเลิกสัญญาได้เฉพาะถ้าผลของการผิดข้อสัญญาดังกล่าวกระทบถึงรากฐานของสัญญา โดยศาลจะพิจารณาระยะเวลาในการแก้ไขความชำรุดบกพร่องโดยเปรียบเทียบกับระยะเวลาการเช่าเรือ หากระยะเวลาแก้ไขความชำรุดบกพร่องยาวนานถึงขนาดทำให้ชาร์เตอร์เรอร์สูญเสียประโยชน์ตามสัญญาในสาระสำคัญ ชาร์เตอร์เรอร์จึงจะมีสิทธิเลิกสัญญาได้ ซึ่งตามหลักกฎหมายอังกฤษจะเรียกข้อสัญญาในลักษณะนี้ว่าเป็น innominate term คือว่าชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถเลิกสัญญาได้หรือไม่ นั้นต้องพิจารณาจากสภาพและผลที่เกิดจากการผิดสัญญาเสียก่อนว่ามีความร้ายแรงเพียงพอหรือไม่

* โปรดดูรายละเอียดแห่งคดีในหัวข้อ 2.5.1.1.1

เช่น ในคดี *The Hongkong Fir Shipping v. Kawasaki Kisen Kaisha* (1962) สัญญาเช่าเรือมีกำหนดระยะเวลา 24 เดือน เรือมิได้มีความเหมาะสมทุกประการสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติในขณะส่งมอบเรือเนื่องจากเจ้าหน้าที่ห้องเครื่องยนต์ไม่มีความชำนาญและมีจำนวนไม่เพียงพอ โดยความบกพร่องดังกล่าวได้ปรากฏเมื่อเรือได้เริ่มออกเดินทางแล้ว ทำให้ในระหว่างเที่ยวการเดินทางแรกจาก Liverpool ไปยัง Osaka เครื่องยนต์ที่สำคัญไม่สามารถใช้งานได้ เรืออยู่ในทะเล 8 สัปดาห์ครึ่ง มีช่วงเวลาที่ซ่อมแซมเรือ (off-hire) 5 สัปดาห์และต้องใช้เวลาในการซ่อมแซมเรืออีก 15 สัปดาห์ที่ Osaka ก่อนที่เรือจะกลับใช้งานได้อีกครั้ง ชาร์เตอร์เลอร์ขอเลิกสัญญา ศาลวินิจฉัยว่าการผิดหน้าที่ตามข้อเท็จจริงก่อให้เกิดความล่าช้ายาวนานก็จริง แต่ก็ยังไม่สามารถพิจารณาได้ว่าเป็นการกระทบถึงรากฐานของสัญญาหรือทำให้ชาร์เตอร์เลอร์สูญเสียซึ่งประโยชน์ตามสัญญาในสาระสำคัญเมื่อพิจารณาถึงระยะเวลาการเช่าเรือตามสัญญา (24 เดือน) และระยะเวลาการเช่าเรือที่เสียไป (off-hire period) ก็ได้ถูกกำหนดโดยข้อสัญญาให้ชดเชยเป็นส่วนขยายของระยะเวลาตามสัญญา ดังนั้น ความล่าช้านี้จึงไม่ถึงกับทำให้สัญญาเป็นอันไร้ประโยชน์ การเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เลอร์จึงไม่ชอบ

ส่วนในคดี *Snia v. Suzuki* (1924) มีการเช่าเรือ *Yuri Maru* ตามสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาเป็นระยะเวลา 9 เดือน โดยจะต้องมีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการในขณะส่งมอบ แต่ถึงแม้ว่าจะเป็นเรือที่ต่อขึ้นใหม่ก็ได้ปรากฏว่าใบจักรของเรือไม่มีความแข็งแรงและเริ่มสูญเสียใบพัดหลังจากที่ระยะเวลาเช่าเรือผ่านไปเพียงไม่ถึง 3 เดือน เจ้าของเรือได้ใช้เวลากว่า 2 เดือนในการพยายามซ่อมแซมแต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ ชาร์เตอร์เลอร์จึงขอเลิกสัญญา ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่าความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลได้ขัดขวางการปฏิบัติการชำระหนี้ตามสัญญาเป็นระยะเวลาซึ่งจะกระทบต่อประโยชน์ตามสัญญาเช่าเรือในสาระสำคัญ ชาร์เตอร์เลอร์จึงมีสิทธิที่จะเลิกสัญญาได้ ผู้พิพากษา Bankes ได้อธิบายว่าเป็นไปไม่ได้ที่จะอ้างว่าตามสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาในกรณีเช่นนี้ ชาร์เตอร์เลอร์จำต้องรอคอยอย่างต่อเนื่องไม่มีที่สิ้นสุดโดยมิได้ใช้สอยเรือและมีเพียงสิทธิคงจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire) แต่ไม่มีสิทธิเลิกสัญญาทั้งที่พฤติการณ์มีความชัดเจนว่าเขาจะไม่สามารถใช้สอยเรือได้ถึงความประสงค์ในขณะเข้าทำสัญญา

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตจากหลักกฎหมายต่างประเทศว่าขนาดของความชำรุดบกพร่องในขณะส่งมอบเรือซึ่งชาร์เตอร์เลอร์สามารถเลิกสัญญาได้นั้นไม่จำเป็นต้องมีความร้ายแรงเท่ากับความชำรุดบกพร่องที่ปรากฏภายหลังส่งมอบเรือ เนื่องจากมีแนวคิดเบื้องหลังว่าชาร์เตอร์เลอร์จะต้องยอมรับภาระที่มากกว่าเมื่อเรือได้ถูกส่งมอบและได้เริ่มมีการปฏิบัติตามสัญญาบางส่วนแล้ว

ถ้าประสงค์ที่จะเลิกสัญญาซึ่งจะแตกต่างกับในขณะส่งมอบเรือ (ตามคดี The Tordenskjold [1977]*) จึงมีความเห็นในหลายคดีที่ผู้พิพากษากล่าวว่า หากความชำรุดบกพร่องในคดีนี้ (ซึ่งเป็นกรณีความชำรุดบกพร่องที่ปรากฏภายหลังส่งมอบเรือ) เป็นที่ทราบแก่ชาร์เตอร์เรอร์ในขณะส่งมอบเรือ ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถเรียกให้เจ้าของเรือแก้ไขความบกพร่องได้และสามารถปฏิเสธไม่รับมอบเรือได้จนกว่าจะเป็นไปตามข้อสัญญา คือ เรือจะต้องมีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการ นอกจากนี้ หากปรากฏว่าเจ้าของเรือไม่สามารถแก้ไขความชำรุดบกพร่องได้ภายในเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาตามข้อสัญญา Cancelling Clause ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีสิทธิที่จะยกเลิกสัญญาได้โดยอาศัยข้อสัญญาดังกล่าว เช่น ความเห็นในคดี The Hongkong Fir** และ The Tonto (1950)***

ในประการต่อไป ผู้เขียนจะได้อ้างถึงหลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องและวิเคราะห์ว่า หากมีการบังคับใช้ข้อสัญญาในเรื่องการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness) ภายใต้กฎหมายไทยจะเกิดผลอย่างไร ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถเลิกสัญญาได้หรือไม่และในกรณีใดบ้าง ทั้งในกรณีความบกพร่องปรากฏในขณะส่งมอบเรือและภายหลังส่งมอบเรือและเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายต่างประเทศข้างต้น

4.3.2.1 หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

บทบัญญัติทั่วไปในเรื่องการเลิกสัญญา ได้แก่บทบัญญัติในมาตรา 386, 387, 388 และ 389 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 386 ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเลิกสัญญาโดยข้อสัญญาหรือโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย การเลิกสัญญาเช่นนั้นย่อมทำด้วยแสดงเจตนาแก่อีกฝ่ายหนึ่ง แสดงเจตนาดังกล่าวมาในวรรคก่อนนั้น ท่านว่าหาอาจจะถอนได้ไม่”

สาระสำคัญในการที่คู่สัญญาจะเลิกสัญญาได้นั้น คือ จะต้องมิสิทธิตามข้อสัญญาหรือโดยกฎหมายให้สิทธิไว้ กรณีที่ข้อสัญญาให้สิทธิไว้ก็คือ ได้มีการระบุในสัญญาที่ทำว่า ถ้ามีการผิดสัญญาหรือมีการไม่ชำระหนี้เป็นอย่างใดอย่างหนึ่งของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ก็ให้อีก

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.2.1

** โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.1.2

*** โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.2.1

ฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเลิกสัญญาได้ อย่างไรก็ตาม สิทธิเลิกสัญญาไม่จำเป็นต้องกำหนดไว้ในสัญญาเดิมที่ก่อนนี้ แต่จะตกลงกันกำหนดสิทธิบอกเลิกสัญญาในภายหลังก็ได้ ซึ่งการกำหนดสิทธิเลิกสัญญาโดยข้อสัญญานี้อาจกำหนดไว้สำหรับการผิดสัญญาแม้เพียงเล็กน้อยก็ได้¹⁰

ส่วนกรณีมีสิทธิบอกเลิกสัญญาโดยบทบัญญัติของกฎหมายที่เป็นหลักทั่วไปมี 3 กรณีด้วยกัน ดังนี้

(1) สิทธิบอกเลิกสัญญาเมื่อคู่สัญญาอีกฝ่ายไม่ชำระหนี้ ตามมาตรา 387

“มาตรา 387 ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งไม่ชำระหนี้ อีกฝ่ายหนึ่งจะกำหนดระยะเวลาพอสมควร แล้วบอกกล่าวให้ฝ่ายนั้นชำระหนี้ภายในระยะเวลานั้นก็ได้ ถ้าและฝ่ายนั้นไม่ชำระหนี้ภายในระยะเวลาที่กำหนดให้ไซ้ อีกฝ่ายหนึ่งจะเลิกสัญญาเสียก็ได้”

มาตรา 387 มุ่งหมายถึงกรณีที่มีการชำระหนี้ยังเป็นวิสัยที่จะทำได้ แต่คู่สัญญาฝ่ายที่เป็นลูกหนี้บิดพลิ้วไม่ชำระหนี้ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจึงเลิกสัญญาได้ แต่การที่ลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ นั้นอาจเป็นเพราะเข้าใจผิดคิดว่าเจ้าหนี้ยังไม่ต้องการให้ชำระ เพื่อให้เป็นหลักฐานชัดเจนว่าลูกหนี้ปฏิเสธหรือไม่สามารถชำระหนี้ได้จึงบัญญัติให้คู่สัญญาฝ่ายที่เป็นเจ้าหนี้บอกกล่าวให้ลูกหนี้ทำการชำระหนี้เสียภายในระยะเวลาอันสมควร¹¹ เช่น ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 771/2494 ทำสัญญาขายเรือกันฝ่ายผู้ซื้อขอผิดชำระเงินภายใน 2 เดือน ครั้นครบกำหนดแล้วผู้ซื้อก็ยังมิได้ชำระเงินดังนี้ ผู้ขายจะบอกเลิกสัญญานั้นเสียที่เดียวยังไม่ได้จะต้องบอกกล่าวให้ชำระหนี้ภายในระยะเวลาอันสมควรตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 387

ทั้งนี้ สิทธิเลิกสัญญาตามมาตรานี้สามารถใช้ได้ทั้งกับการชำระหนี้ที่มีกำหนดเวลาและการชำระหนี้ที่ไม่มีกำหนดเวลา โดยหากเป็นกรณีการชำระหนี้ที่มีกำหนดเวลา การเรียกให้ลูกหนี้ชำระหนี้ครั้งแรกถือเป็นเพียงการเตือนให้ลูกหนี้ทราบว่าลูกหนี้ต้องชำระหนี้แล้ว หากลูกหนี้ยังไม่ชำระหนี้ เจ้าหนี้จะบอกเลิกสัญญาทันทียังไม่ได้ หากแต่ต้องบอกกล่าวกำหนด

¹⁰ ศนันท์ภรณ์ ไสตติพันธ์, คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา, หน้า 414.

¹¹ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์อักษรสาสน์, 2538), หน้า 549.

ระยะเวลาพอสมควรให้ลูกหนี้ชำระหนี้ภายในกำหนดระยะเวลานั้นก่อน หากลูกหนี้ยังไม่ชำระอีก เจ้าหนี้จึงจะมีสิทธิบอกเลิกสัญญา¹²

(2) สิทธิบอกเลิกสัญญาเมื่อคู่สัญญาอีกฝ่ายไม่ชำระหนี้ตามเวลาในกรณีที่เวลาเป็นสาระสำคัญ ตามมาตรา 388

“มาตรา 388 ถ้าวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญานั้น ว่าโดยสภาพหรือโดยเจตนาที่คู่สัญญาได้แสดงไว้ จะเป็นผลสำเร็จได้ก็แต่ด้วยการชำระหนี้ ณ เวลาที่กำหนดก็ดี หรือภายในระยะเวลาอันใดอันหนึ่งซึ่งกำหนดไว้ก็ดี และกำหนดเวลาหรือระยะเวลานั้นได้ล่วงพ้นไปโดยฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมิได้ชำระหนี้ไซ้ ท่านว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะเลิกสัญญานั้นเสียก็ได้ มีพักต้องบอกกล่าวล่วงหน้าไว้ในมาตราก่อนนั้นเลย”

กรณีที่เวลาในการชำระหนี้เป็นสาระสำคัญแห่งสัญญา (time is the essence of the contract) การชำระหนี้ ณ เวลาที่กำหนดไว้หรือภายในเวลาที่กำหนดไว้เป็นเรื่องสำคัญที่คู่สัญญาตกลงกันไว้ เพราะถ้าหากพ้นกำหนดเวลาไปแล้วต่อมากจะมาขอชำระหนี้ก็คงไม่มีประโยชน์อันใดจึงไม่ต้องมีการบอกกล่าวให้ระยะเวลาเพื่อชำระหนี้อีก ตัวอย่างเช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 812/2482 สัญญาจ้างเหมาถมดินกำหนดส่งมอบงานและจ่ายสินจ้างเป็นรายเดือน กล่าวคือ ต้องชำระสินจ้างภายในหนึ่งเดือนนับแต่วันส่งมอบงาน เป็นที่เห็นได้ (โดยสภาพ) ว่าผู้รับจ้างต้องเอาเงินไปหมุนจ่ายค่าลูกจ้างด้วย ดังนี้ ถ้าผู้ว่าจ้างผิดสัญญาไม่จ่ายค่าจ้างตามกำหนด 1 เดือนหลังจากการส่งมอบงานครั้งหนึ่ง ผู้รับจ้างยอมเลิกสัญญาได้โดยไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้า ตามมาตรา 388 ได้

(3) สิทธิบอกเลิกสัญญาเพราะการชำระหนี้ตกเป็นพันธียโดยโทษลูกหนี้ได้ตามมาตรา 389

“มาตรา 389 ถ้าการชำระหนี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนกลายเป็นพันธียเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษลูกหนี้ได้ไซ้ เจ้าหนี้จะเลิกสัญญานั้นเสียก็ได้”

สิทธิบอกเลิกสัญญาตามมาตรานี้เป็นกรณีการชำระหนี้ไม่อยู่ในพันธียที่จะกระทำ ได้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เพราะเหตุอันจะโทษลูกหนี้ได้ ได้แก่ การชำระหนี้ไม่สามารถกระทำ ได้โดยลูกหนี้ใจหรือประมาทเลินเล่อ หรือเกิดอุบัติเหตุหรือเหตุสุดวิสัยทำให้การชำระหนี้ตกเป็นพันธียในระหว่างลูกหนี้ผิดนัดตามมาตรา 217 แต่หากการชำระหนี้เป็นอันพันธียเพราะเหตุอัน

¹² ศนันทกรรณ โสติพิพันธุ์, คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา, หน้า 418.

โทษลูกหนี้ไม่ได้แล้ว เจ้าหนี้ก็ไม่มีสิทธิเลิกสัญญา แต่ลูกหนี้ก็จะหลุดพ้นจากการชำระหนี้ตามมาตรา 219 วรรค 1 และหากเป็นสัญญาต่างตอบแทนกรณีก็จะเข้าตามมาตรา 370, 371, 372 ในเรื่องการรับภัยเพราะการไม่ชำระหนี้¹³

มาตรา 389 มีได้บัญญัติไว้ว่าในการที่จะเลิกสัญญา เจ้าหนี้จะต้องบอกกล่าวกำหนดเวลาดังบัญญัติไว้มาตรา 387 หรือไม่ แต่เมื่อพิจารณาถึงความมุ่งหมายในการที่ให้ออกกล่าวกำหนดเวลาการชำระหนี้ตามมาตรา 387 เป็นเรื่องหนึ่งยังเป็นวิสัยจะชำระกันได้จึงต้องบอกกล่าวให้โอกาสกันแล้ว สำหรับกรณีที่การชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัย ย่อมจะไม่ได้ประโยชน์เลยในการบอกกล่าวเช่นนั้น กล่าวคือ ถึงจะบอกไปก็จะกลับเป็นวิสัยให้ชำระหนี้กันไม่ได้ เจ้าหนี้จึงเลิกสัญญาได้โดยไม่ต้องบอกกล่าวกำหนดเวลาเหมือนในมาตรา 387¹⁴

การชำระหนี้พ้นวิสัยนี้อาจเป็นการพ้นวิสัยตามความเป็นจริงหรือการพ้นวิสัยโดยกฎหมายก็ได้

การพ้นวิสัยตามความเป็นจริง เช่น เมื่อผู้ซื้อและผู้ขายทำสัญญาซื้อขายแจกันแล้ว นัดส่งมอบแจกันในอีก 3 วันข้างหน้า แต่ปรากฏว่าก่อนถึงวันส่งมอบ ผู้ขายแจกันไม่ระมัดระวัง ทำแจกันแตกแตก จึงไม่สามารถส่งมอบแจกันได้ การชำระหนี้จึงเป็นอันพ้นวิสัยโดยความผิดของลูกหนี้ คือ ผู้ขายแจกัน

การพ้นวิสัยโดยกฎหมาย เช่น เมื่อผู้ซื้อและผู้ขายทำสัญญาจะซื้อจะขายที่ดินกันแล้วนัดไปทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อเจ้าหน้าที่ในอีก 7 วันข้างหน้า ปรากฏว่า ก่อนถึงวันนัดผู้ขายได้ขายที่ดินให้แก่ผู้อื่น โดยทำสัญญาเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อเจ้าหน้าที่ ทำให้ผู้ขายไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาจะซื้อจะขายที่ดินให้แก่ผู้ซื้อคนแรกได้ ดังนี้ จึงเป็นการชำระหนี้อันเป็นการพ้นวิสัยโดยกฎหมายอันโทษลูกหนี้ได้

¹³ จิต เศรษฐบุตตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและสัญญา, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), หน้า 288.

¹⁴ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1, หน้า 552.

จากบทบัญญัติข้างต้น แสดงว่าการเลิกสัญญาตามกฎหมายไทยนั้น หากแยกพิจารณาหลัก ๆ ก็มีเพียง 2 กรณีเท่านั้น คือ การไม่ชำระหนี้ตามกำหนดเวลาในมาตรา 387 และ มาตรา 388 กับอีกกรณี คือ การชำระหนี้ตกเป็นพันวิสัยโดยโทษลูกหนี้ได้ตามมาตรา 389 ซึ่งการเลิกสัญญาดังกล่าวนี้มีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งของเยอรมันที่มีการเลิกสัญญา 2 กรณี เช่นกัน¹⁵

4.3.2.2 วิเคราะห์ผลทางกฎหมายของข้อสัญญาเกี่ยวกับหน้าที่ของ เจ้าของเรือในการจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness)

ผลจากการผิดสัญญาในเรื่องความเหมาะสมในการเดินทะเลของเรืออาจแยกพิจารณาได้เป็น 2 ประการ คือ ขณะส่งมอบเรือและภายหลังส่งมอบเรือ ดังนี้

4.3.2.2.1 ขณะส่งมอบเรือ

ในขณะที่ส่งมอบเรือนั้น ตามหลักกฎหมายไทย หากเรือที่ส่งมอบมีความชำรุดบกพร่องหรือมีความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลโดยประการอื่น เช่น ไม่มีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือหรือบุคลากรไม่มีประสิทธิภาพก็ย่อมจะถือว่าเป็นการชำระหนี้ไม่ถูกต้อง คือ ไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ตามนัยในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 215¹⁶ ชาร์เตอร์เรอร์จึงชอบที่จะยังไม่รับมอบเรือและให้เจ้าของเรือแก้ไขความชำรุดบกพร่องเสียก่อนได้ และหากเจ้าของเรือสามารถแก้ไขได้ก่อนเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญา (cancelling time) ชาร์เตอร์เรอร์ก็ต้องรับมอบเรือนั้นเพราะมีการชำระหนี้ที่ถูกต้องแล้ว แต่หากไม่สามารถส่งมอบเรือในสภาพที่พร้อมได้ภายในกำหนดเวลา ดังนี้ ข้อ 16. (Delivery/Cancelling) ของ NYPE 93 ให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ในการยกเลิกสัญญาได้ ปัญหาที่

¹⁵ มาตรา 387 มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 283, 326 และ 354, มาตรา 388 มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 361, 326 par 2, มาตรา 389 มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 325 และ 326 พระยามานวราชเสวี, “ดรwxนที่ มาของ บทกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-5” อ้างถึงใน ปัทมาวดี บุญโณภาส, “การเลิกสัญญา,” (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532)

¹⁶ มาตรา 215 บัญญัติว่า “เมื่อลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่ง มูลหนี้ไซ้ เจ้าหนี้จะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความปลอดภัยอันเกิดแต่การนั้นก็ได้”

จะต้องพิจารณาต่อไปจึงมีว่าข้อสัญญาข้อ 16. นี้จะมีผลทางกฎหมายภายใต้กฎหมายไทยอย่างไรบ้าง

ข้อความในข้อ 16. มีว่า “.....ถ้าเรือไม่พร้อมสำหรับการส่งมอบ ก่อนหรือภายในวันที่.....แต่ไม่เกินเวลา.....ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาชาร์เตอร์เรือนี้ได้”

ซึ่งถ้อยคำในต้นฉบับภาษาอังกฤษใช้ถ้อยคำว่า “.....should the Vessel not be ready for delivery on or before.....but not later than.....hours, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party”

เมื่อข้อสัญญาดังกล่าวกำหนดให้ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้จึงเป็นการที่สัญญาได้มีข้อกำหนดสิทธิในการเลิกสัญญาแก่คู่สัญญาตามมาตรา 386 และทำให้ไม่นำมาตรา 216¹⁷ มาใช้บังคับเนื่องจากโดยหลักการของมาตรา 216 คือ เจ้าหนี้จะบอกปิดไม่รับชำระหนี้ได้เฉพาะในกรณีที่ถ้าโดยเหตุผิดนัด การชำระหนี้ดังกล่าวกลายเป็นอันไร้ประโยชน์แก่เจ้าหนี้ แต่ตามข้อ 16. นั้นเป็นการให้สิทธิแก่ชาร์เตอร์เรอร์ในการปฏิเสธการรับมอบเรือและยกเลิกสัญญาได้ทันทีหากเจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือในสภาพพร้อมได้ภายในกำหนดเวลาโดยไม่ต้องพิจารณาว่าการส่งมอบเรือล่าช้านั้นเป็นอันไร้ประโยชน์แก่เจ้าของเรือหรือไม่

ปัญหา คือ เมื่อพิจารณาถึงเงื่อนไขในการใช้สิทธิยกเลิกสัญญาโดยอาศัย Cancelling Clause แล้วจะเห็นว่าในข้อ 16. นั้นมิได้ระบุอย่างชัดแจ้งว่าความบกพร่องลักษณะใดบ้างที่ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถยกเลิกสัญญาได้ ชาร์เตอร์เรอร์จึงอาจยกเหตุในเรื่องความไม่พร้อมในประการใด ๆ ตามสัญญา เช่น ตามข้อ 2. ของ NYPE 93 ซึ่งได้กำหนดว่าในขณะที่ส่งมอบเรือ เรือต้อง “เหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการ” (in every way fitted for ordinary cargo service) จึงมีความหมายกว้างและอาจมีข้อสัญญาเพิ่มเติมกำหนดรายละเอียดอื่น ๆ ที่เจ้าของเรือต้องจัดเตรียมอีกมากซึ่งความบกพร่องบางประการมิได้เป็นสาระสำคัญ (ดังเช่นข้อเท็จจริงในคดี The Arianna [1987] ที่ได้กล่าวถึงข้างต้น) และโดยที่มีการพิจารณาว่าข้อสัญญา Cancelling Clause เป็นข้อสัญญาที่ลดรอนสิทธิของคู่สัญญาอีกฝ่าย ตามหลักกฎหมายต่างประเทศจึงมิได้บังคับใช้ข้อสัญญานี้อย่างเคร่งครัดเสมอไป

¹⁷ มาตรา 216 บัญญัติว่า “ถ้าโดยเหตุผิดนัด การชำระหนี้กลายเป็นอันไร้ประโยชน์แก่เจ้าหนี้ เจ้าหนี้จะบอกปิดไม่รับชำระหนี้และจะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อการไม่ชำระหนี้ก็ได้”

แต่ในการวินิจฉัยสิทธิของชาร์เตอร์เรอร์ในการยกเลิกสัญญาโดยอาศัย Cancelling Clause ภายใต้กฎหมายไทยอาจมีปัญหาในการตีความได้ ดังที่ได้ศึกษาแล้วว่าข้อสัญญากำหนดสิทธิเลิกสัญญาตามมาตรา 386 นั้นอาจกำหนดไว้สำหรับการผิดสัญญาแม้เพียงเล็กน้อยก็ได้ ดังนั้น หากมีการตีความถ้อยคำที่ว่าเรือต้อง “เหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการ” ในความหมายกว้างเกินสมควรและบังคับใช้ข้อสัญญา Cancelling Clause โดยเคร่งครัดในทุกกรณี ก็จะมีผลให้สัญญาต้องระงับสิ้นไปโดยที่ในบางกรณีนั้นอาจเป็นความชำรุดบกพร่องเล็กน้อยซึ่งมิได้กระทบต่อความปลอดภัยของเรือหรือสินค้า หรือการให้สอยเรืออย่างแท้จริง และมีได้เป็นสาระสำคัญตามความเข้าใจในทางธุรกิจ จึงจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของเรือ

ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรตีความถ้อยคำในข้อ 2. ของ NYPE 93 และบังคับใช้ Cancelling Clause ภายใต้กฎหมายไทยให้เกิดความเป็นธรรมและสอดคล้องกับความเข้าใจในทางธุรกิจของผู้สัญญาโดยอาศัยมาตรา 368 ซึ่งบัญญัติว่า “สัญญานั้นท่านให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริต โดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณีด้วย” หรือเพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้นก็สามารถบัญญัติกฎหมายโดยเฉพาะเช่นตาม Section 376 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบเรือที่มิชอบด้วยสัญญาในประเด็นนี้ค่อนข้างละเอียดและครอบคลุม คือ กำหนดให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ในการหักค่าจ้างได้หากพบว่าเรือหรืออุปกรณ์เรือชำรุดบกพร่อง และเฉพาะกรณีที่เป็นความบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญเท่านั้น ชาร์เตอร์เรอร์จึงมีสิทธิยกเลิกสัญญาได้

นอกจากปัญหาในเรื่องการบังคับใช้ Cancelling Clause ดังกล่าวแล้วยังมีกรณีที่มีความแตกต่างในการบังคับใช้ข้อสัญญาในประเด็นอื่น ๆ ภายใต้หลักกฎหมายไทยและหลักกฎหมายต่างประเทศซึ่งอาจไม่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการบังคับใช้ข้อสัญญาให้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาแต่ก็มีผลกระทบในทางธุรกิจอยู่บ้างจึงขอกล่าวถึงพอสังเขป ดังนี้

ประการแรก หลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกา มีคดี Sandy v. United State Shipping Board Emergency Fleet Corp (1925)^{*} วินิจฉัยว่าตามความมุ่งหมายของข้อตกลงเพื่อการยกเลิกสัญญา (Cancelling Clause) นั้นก็เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับชาร์เตอร์เรอร์หากมีการส่งมอบเรือล่าช้าไว้เป็นการล่วงหน้าอยู่แล้ว ชาร์เตอร์เรอร์จึงไม่สามารถเรียก

^{*} โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.2.2

ค่าเสียหายได้ แต่ภายใต้กฎหมายไทยนั้น การที่เจ้าของเรือมิได้ส่งมอบเรือตามกำหนดเวลาย่อมเป็นการผิดสัญญา โดยหากเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการผิดสัญญาและสามารถพิสูจน์ความเสียหายนั้นได้ ชาร์เตอร์เรอร์ก็จะมีสิทธิได้รับค่าเสียหายตามมาตรา 215 และมาตรา 222 ผลทางกฎหมายจึงอาจไม่ตรงกับแนวทางการวินิจฉัยในคดีดังกล่าวได้

ประการที่สอง ตามกฎหมายไทย เมื่อมีข้อสัญญากำหนดเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถใช้สิทธิยกเลิกสัญญาไว้แล้ว ชาร์เตอร์เรอร์จึงจะยกเลิกสัญญาก่อนเวลาดังกล่าวไม่ได้ กล่าวคือ ถึงแม้ว่าจะคาดเห็นได้อย่างชัดเจนว่า การซ่อมแซมความชำรุดบกพร่องของเรือ หรือการดำเนินการต่าง ๆ เช่นการจัดหาเอกสารที่จะเป็นสำหรับการเดินเรือจะต้องใช้ระยะเวลาอันนานซึ่งจะไม่สามารถส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ได้ทันภายในกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์ก็ยังไม่สามารถที่จะใช้สิทธิยกเลิกสัญญาได้เพราะยังไม่ถึงกำหนดเวลา ในขณะที่ตามหลักคอมมอนลอว์นั้นถ้าเป็นกรณีที่คาดเห็นได้ว่าเจ้าของเรือไม่สามารถส่งมอบเรือได้ภายในกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์ย่อมมีสิทธิตามหลักกฎหมายสัญญาของคอมมอนลอว์ในการยกเลิกสัญญาได้แม้ว่าจะยังไม่ถึงกำหนดเวลาเนื่องจากเป็นกรณีที่อาจคาดหมายได้ว่าจะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น (anticipatory breach) *

4.3.2.2.2 ภายหลังส่งมอบเรือ

โดยที่ตามหลักกฎหมายต่างประเทศ การผิดข้อสัญญาในเรื่องการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลซึ่งความชำรุดบกพร่องปรากฏภายหลังส่งมอบเรือนั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถเลิกสัญญาได้เฉพาะกรณีที่ผลของความชำรุดบกพร่องร้ายแรงถึงขนาดที่จะทำให้ชาร์เตอร์เรอร์สูญเสียประโยชน์ตามสัญญาในสาระสำคัญ ทั้งนี้ โดยพิจารณาจากระยะเวลาในการแก้ไขความบกพร่องเปรียบเทียบกับระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา

ข้อสัญญาในเรื่องการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลนี้ ตามหลักกฎหมายอังกฤษได้จัดเป็นข้อสัญญาอีกประเภทหนึ่งเรียกว่า innominate term หรือ intermediate term หมายถึงข้อสัญญาที่อยู่ในกึ่งกลางระหว่างข้อสัญญาประเภท condition (ข้อสัญญาที่เป็นเงื่อนไข คือ ก่อให้เกิดสิทธิในการเลิกสัญญาหากมีการผิดสัญญา) และ warranty (ข้อสัญญาที่เป็นเพียงคำรับรอง คือ ไม่อาจก่อให้เกิดสิทธิในการเลิกสัญญาหากมีการผิดสัญญา ได้แต่เพียง

* โปรดดูคดี The Madeleine ในหัวข้อ 2.5.1.1.2

เรียกค่าเสียหาย) ซึ่งเป็นข้อสัญญาที่ไม่อาจพิจารณาได้ทันทีว่าสามารถก่อให้เกิดสิทธิเลิกสัญญา หากมีการผิดสัญญาหรือไม่ หากแต่ต้องพิจารณาผลของการผิดสัญญานั้นเสียก่อนว่ามีความร้ายแรงเพียงพอที่จะเลิกสัญญาได้หรือไม่

ส่วนประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีบทบัญญัติชัดเจนใน Section 384 คือ “หากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยหรือไม่มีความสมบูรณ์ตามที่ระบุในสัญญา หรือเดินทางล่าช้า หรือผู้ขนส่งผิดสัญญาในกรณีอื่นใด ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะเลิกสัญญาได้ ถ้าหากผลของการผิดสัญญานั้นกระทบต่อวัตถุประสงค์แห่งสัญญาในสาระสำคัญ ในกรณีนี้ หากชาร์เตอร์เรอร์ประสงค์ที่จะเลิกสัญญาจะต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งโดยไม่ชักช้าภายหลังจากที่ได้ทราบหรือควรจะได้ทราบว่ามีการผิดสัญญาดังกล่าว หากไม่ดำเนินการดังกล่าว สิทธิในการเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์จะระงับสิ้นไป”*

ฉะนั้น ข้อสัญญาประเภท innominate term ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ก็คือ Section 384 ตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ล้วนแต่รองรับการบังคับข้อสัญญาในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลให้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาและไม่ทำให้เกิดปัญหาในการวินิจฉัยสิทธิในการเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์

ปัญหาที่ต้องพิจารณามีว่า การเลิกสัญญาในกรณีดังกล่าวของชาร์เตอร์เรอร์ภายใต้กฎหมายไทยจะมีผลเป็นอย่างไรเหมือนกับตามหลักกฎหมายต่างประเทศหรือไม่

* ทั้งนี้ Section 384 ครอบคลุมถึงกรณีที่มีการผิดสัญญาด้วยกัน 3 กรณี กรณีแรก คือ เรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยหรือไม่มีความสมบูรณ์ตามที่ระบุในสัญญา กรณีที่สองคือเรือเดินทางล่าช้า และกรณีสุดท้ายคือ ผู้ขนส่ง (เจ้าของเรือ) ผิดสัญญาในกรณีอื่นใด นอกจากสองกรณีแรก โดยเรื่องที่อยู่ในประเด็นที่ผู้เขียนทำการวิเคราะห์หรืออยู่นี้จำกัดอยู่เฉพาะเรื่องการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลซึ่งเป็นกรณีแรก (โดยในทุกกรณีนั้นจะเลิกสัญญาได้เฉพาะเมื่อผลของการผิดสัญญาดังที่กล่าวมานั้นกระทบต่อวัตถุประสงค์แห่งสัญญาในสาระสำคัญ ซึ่งกฎหมายฉบับภาษาอังกฤษใช้ถ้อยคำว่า The time charterer shall be entitled to cancel the chartering agreement if as a result of the breach the purpose of the contract will be essentially frustrated.)

เนื่องจากตามหลักกฎหมายไทย สิทธิในการเลิกสัญญาเกิดขึ้นได้ใน 2 กรณี คือ โดยสัญญาและโดยกฎหมาย ตาม NYPE 93 นั้นมิได้กำหนดสิทธิเลิกสัญญาเอาไว้หากความบกพร่องปรากฏภายหลังส่งมอบเรือแล้ว จึงจะต้องพิจารณาบทบัญญัติตามกฎหมายต่อไป ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัติที่ให้สิทธิเลิกสัญญาตามหลักทั่วไปแล้วก็พบว่ามี 2 กรณีด้วยกัน คือ การที่ลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ตามกำหนดเวลาในมาตรา 387 และมาตรา 388 กรณีหนึ่ง ก็กับการที่การชำระหนี้ตกเป็นพันวิสัยโดยโทษลูกหนี้ได้ตามมาตรา 389 อีกกรณีหนึ่ง

การไม่ชำระหนี้ตามกำหนดเวลาตามมาตรา 387 นั้น ในปัญหาว่าถ้ามีข้อสัญญาหลายข้อและมีการผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อแต่ไม่ทั้งหมด คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะใช้สิทธิตามมาตรา 387 ได้หรือไม่ ท่านศาสตราจารย์ ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมชอธิบายว่า “ตัวบทบัญญัติไว้ทั่ว ๆ ไปว่าด้วยการที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งไม่ชำระหนี้ การไม่ชำระหนี้ เมื่อได้ศึกษาต่อไป จะเห็นได้ว่าไม่หมายความจำกัดเฉพาะการไม่ชำระหนี้เลย การชำระหนี้ล่าช้าหรือชำระหนี้โดยไม่ถูกต้องสมควร (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2010/2502) ก็เป็นการไม่ชำระหนี้เหมือนกัน (มาตรา 215, มาตรา 381) การที่ได้ทำสัญญากันไว้หลายข้อหมายความว่า ต้องการให้ปฏิบัติตามสัญญาเหล่านั้นหมดทุกข้อ ถ้าผิดสัญญาแม้แต่ข้อเดียวก็เป็นการใช้สิทธิตามมาตรา 387 เลิกเสียได้”¹⁸

ทั้งนี้ กรณีที่ไม่มีชำระหนี้ อาจเป็นการไม่ชำระหนี้สิ้นเชิงหรือบางส่วนก็ได้ และจะเป็นการไม่ชำระหนี้ประธานหรือหนี้อุปกรณ์ เช่น ดอกเบี้ยก็ได้¹⁹

¹⁸ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1, หน้า 550.

¹⁹ จิตติ ติงศรัทีย, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 มาตรา 354 ถึงมาตรา 452, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์, 2526), หน้า 96. อนึ่ง โปรดดู โสภณรัตน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2551), หน้า 229-230 อธิบายว่าตามมาตรา 387 นั้นมีลักษณะใกล้เคียงกับประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 326 ซึ่งตามกฎหมายเยอรมันนั้นมิได้เห็นว่าการไม่ชำระหนี้อันจะเป็นเหตุให้เลิกสัญญาได้นั้นจะต้องเป็นการชำระหนี้ “ประธาน” อันเป็นหนี้หลักหรือหนี้สำคัญของสัญญา มิใช่เพียงไม่ชำระหนี้ “อุปกรณ์” อันเป็นหนี้ชั้นรองหรือหนี้ที่ไม่สำคัญ ส่วนหนี้ใดจะเป็นหนี้ประธาน หนี้ใดจะเป็นหนี้อุปกรณ์นั้นขึ้นอยู่กับเจตนาของคู่สัญญา โดยแนวความคิดเรื่องนี้เป็นทำนองเดียวกับการเลิกสัญญาตามคอมมอนลอว์ ซึ่งถือว่าจะต้องผิด

ข้อสัญญาที่เจ้าของเรือจะต้องจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล จัดเป็น “หนี้” อย่างหนึ่งตามสัญญา ซึ่งหากเจ้าของเรือมิได้ชำระหนี้ดังกล่าวในขณะที่ส่งมอบเรือ ตามข้อ 2. ของ NYPE 93 กล่าวคือ ไม่สามารถส่งมอบเรือ บุคลากรและอุปกรณ์ประจำเรือที่มี สภาพเหมาะสมในการเดินทะเล หรือไม่มีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติ ทุกประการ โดยเจ้าของเรือไม่สามารถแก้ไขได้ภายในเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาตาม Cancelling Clause ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิในการยกเลิกสัญญาได้ทันทีเนื่องจากเป็นกรณีที่ต้อง ข้อสัญญาให้สิทธิเลิกสัญญาไว้ตามมาตรา 386 (เว้นแต่เป็นกรณีความชำรุดบกพร่องเล็กน้อยซึ่งมิได้ กระทบต่อความปลอดภัยของเรือหรือสินค้า หรือการใช้สอยเรืออย่างแท้จริง และมีได้เป็น สาระสำคัญตามความเข้าใจในทางธุรกิจ การยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์จะไม่ชอบ ดังที่ได้ วิเคราะห์กันมาแล้วในหัวข้อ 4.3.2.2.1)

แต่เมื่อได้ส่งมอบเรือและเข้าสู่ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือแล้ว หากเรือมีความ ชำรุดบกพร่องอย่างใด เจ้าของเรือจะยังไม่ผิดสัญญาในทันทีที่พบความชำรุดบกพร่องหรือเรือมี ความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลโดยประการใด ๆ²⁰ ถึงแม้ว่าตามข้อ 6. ของ NYPE 93 ซึ่งเป็น ข้อสัญญาเกี่ยวกับการบำรุงรักษา (maintenance clause) จะกำหนดว่าเจ้าของเรือจะต้อง “รักษา ตัวเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ให้มีประสิทธิภาพตลอดระยะเวลาการให้บริการ” (keep the vessel in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service) แต่ก็มีได้หมายความว่าเรือจะต้องมีความเหมาะสมในการเดินทะเลในทุก ๆ นาทีของการ ให้บริการตามสัญญา กล่าวคือ หากเกิดความชำรุดบกพร่อง เจ้าของเรือจะมีหน้าที่ต้องดำเนินการ

สัญญาในข้อที่เป็นเงื่อนไข (Condition) มิใช่ผิดสัญญาในข้อที่เป็นเพียงคำรับรอง (Warranty) (Markesinis, The German Law of Obligation, Vol I, p. 416) หรือที่มาตรา 574 เรียกว่า “ผิด สัญญาในข้อที่เป็นส่วนสำคัญ” ซึ่งนักกฎหมายไทยก็ตีความมาตรา 387 แห่งประมวลกฎหมาย แห่งแพ่งและพาณิชย์ในทำนองเดียวกัน (โปรดดูคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1803/2500 ในสัญญาเช่า อสังหาริมทรัพย์ได้มีข้อความว่าผู้ให้เช่าอนุญาตให้ผู้เช่าทำการเช่าช่วงได้แต่เมื่อผู้เช่าให้ผู้ใดเช่า ช่วงแล้วต้องบอกกล่าวให้ผู้ให้เช่าทราบทุกครั้งไป ปรากฏว่าผู้เช่าให้ผู้ใดเช่าช่วงแต่มิได้บอกให้ผู้ให้เช่าทราบ ดังนี้ ผู้ให้เช่าไม่มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้เพราะการที่ไม่บอกนั้นไม่มีสาระสำคัญถึงขนาด บอกเลิกสัญญาได้)

²⁰ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, Time Charters, p. 227.

แก้ไขซ่อมแซมให้เรือสามารถใช้งานได้ติดตั้งเดิมโดยใช้วิธีการที่เหมาะสมภายในเวลาอันสมควร²¹ โดยหากมิได้ดำเนินการดังกล่าว เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหาย และหากผลของการที่เรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ร้ายแรงพอสมควร เช่น เกิดความล้มเหลวในการแก้ไขความชำรุดบกพร่องโดยต้องซ่อมแซมอย่างต่อเนื่องหรือยังต้องซ่อมแซมต่อไปอันจะทำให้ชาร์เตอร์เรอร์สูญเสียประโยชน์ตามสัญญาในสาระสำคัญ ชาร์เตอร์เรอร์จึงสามารถเลิกสัญญาได้²²

เมื่อพิจารณาหลักกฎหมายทั่วไป เหตุที่จะมีการใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาตามบทบัญญัติในมาตรา 387 และมาตรา 388 ได้ คือ ลูกหนี้ต้องมีการ “ไม่ชำระหนี้” เพียงแต่ว่ากำหนดเวลาในการชำระหนี้จะเป็นสาระสำคัญที่เจ้าหนี้สามารถเลิกสัญญาได้ทันทีตามมาตรา 388 หรือต้องให้เวลาพอสมควรตามมาตรา 387 ดังนั้น ในกรณีที่ความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลปรากฏภายหลังส่งมอบเรือ ซึ่งยังสามารถแก้ไขได้และเจ้าของเรือได้ดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมเพื่อให้เรือสามารถกลับใช้งานได้ดีดังเดิมก็จะมีเงื่อนไขในเรื่องการ “ไม่ชำระหนี้” ตามมาตรา 387 หรือ 388 ชาร์เตอร์เรอร์จึงไม่สามารถเลิกสัญญาได้ หากมีแต่เพียงสิทธิในการงดจ่ายค่าจ้างตามข้อสัญญางดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire clause) เท่านั้น

แต่ในการบังคับใช้ข้อสัญญาในเรื่องการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลภายหลังส่งมอบเรือตามหลักกฎหมายต่างประเทศมีข้อต่างที่สำคัญ คือ แม้ว่าจะเป็นความชำรุดบกพร่องที่สามารถแก้ไขได้และเจ้าของเรือได้ดำเนินการในการแก้ไขซ่อมแซมแล้วก็ตาม ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีสิทธิเลิกสัญญา หากว่าความบกพร่องนั้นต้องใช้เวลาในการแก้ไขยาวนานอันจะกระทบต่อวัตถุประสงค์ตามสัญญาในสาระสำคัญ กล่าวอีกประการหนึ่งคือ การบังคับใช้ข้อสัญญาในเรื่องความเหมาะสมในการเดินทะเลซึ่งความชำรุดบกพร่องปรากฏภายหลังส่งมอบเรือ (จึงล่วงเลยเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์จะใช้สิทธิยกเลิกสัญญาโดยอาศัย Cancelling Clause ได้ นั้น) จะต้องพิจารณาที่ “ผล” ของการผิดข้อสัญญา คือ การที่เรือไม่มีสภาพเหมาะสมในการเดินทะเลว่ามีขนาดร้ายแรงพอสมควรที่จะเลิกสัญญาหรือไม่

มีข้อสังเกตว่า เรื่องนี้จะคล้ายคลึงกับบทบัญญัติในเรื่องเช่าทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่หากพบความชำรุดบกพร่องในทรัพย์สินที่เช่าในระหว่างเวลาที่เช่า

²¹ ตามนัยคดี Snia v. Suzuki (1924)

²² The Hongkong Fir (1961); Ibid., p. 228.

ผู้ให้เช่าต้องรับผิดชอบตามมาตรา 550²³ โดยผู้เช่าจะสามารถเลิกสัญญาได้ ตามมาตรา 551 ซึ่งแยกได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ความชำรุดบกพร่องแห่งทรัพย์สินที่เช่าเป็นเหตุถึงแก่ผู้เช่าจะต้องปราศจากการใช้และประโยชน์ ผู้เช่าบอกเลิกสัญญาได้โดยไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้า และกรณีที่ 2 คือ หากความชำรุดบกพร่องยังแก้ไขได้ ผู้เช่าต้องบอกกล่าวแก่ผู้ให้เช่าให้จัดการแก้ไขความชำรุดบกพร่องนั้นก่อน ถ้าผู้ให้เช่าไม่จัดทำให้คืนดีภายในเวลาอันสมควร ผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้ หากว่าความชำรุดบกพร่องนั้นร้ายแรงถึงสมควรจะเลิกสัญญา

โดยเมื่อบทบัญญัติในเรื่องการเลิกสัญญาตามมาตรา 387 และ 388 ไม่สามารถบังคับข้อสัญญาได้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาแล้ว จึงต้องพิจารณาทบทบัญญัติสุดท้ายที่ให้สิทธิในการเลิกสัญญาเมื่อมิได้มีข้อสัญญากำหนดไว้ คือ มาตรา 389 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าการชำระหนี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนกลายเป็นพันธวิสัยเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษลูกหนี้ได้ไซ้ เจ้าหนี้จะเลิกสัญญานั้นเสียก็ได้”

เหตุแห่งการเลิกสัญญาตามมาตรา 389 คือ การชำระหนี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนไม่อยู่ในวิสัยที่จะกระทำได้ โดยเกิดจากความผิดของลูกหนี้ ดังนั้น ถ้าหากความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลมีสาเหตุจากความผิดของเจ้าของเรือหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตน²⁴ และเป็นกรณีที่ความชำรุดบกพร่องไม่สามารถแก้ไขซ่อมแซมได้ ชาร์เตอร์เรอร์จึงไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้อีก ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถเลิกสัญญาได้ เนื่องจากการชำระหนี้ทั้งหมดกลายเป็นพันธวิสัย เพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษลูกหนี้ได้ตามมาตรา 389 นี้

อย่างไรก็ตาม ข้อเท็จจริงในคดีที่เกิดขึ้นจริงนั้น โดยมากจะเป็นเรื่องที่มีความชำรุดบกพร่องที่ยังสามารถแก้ไขซ่อมแซมให้เรือสามารถกลับใช้งานได้ดีดังเดิมได้ แต่ต้องใช้ระยะเวลาอันนานซึ่งจะกระทบต่อวัตถุประสงค์ของชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญาในสาระสำคัญ และเมื่อพิจารณาว่ามาตรา 389 กล่าวถึงการชำระหนี้กลายเป็นพันธวิสัยบางส่วนด้วย ซึ่งหมายถึงการชำระ

²³ มาตรา 550 บัญญัติว่า “ผู้ให้เช่าย่อมต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องอันเกิดขึ้นในระหว่างเวลาเช่า และผู้ให้เช่าต้องจัดการซ่อมแซมทุกอย่างบรรดาซึ่งเป็นการจำเป็นขึ้น เว้นแต่การซ่อมแซมชนิดซึ่งมีกฎหมายหรือจารีตประเพณีว่าผู้เช่าจะพึงต้องทำเอง”

²⁴ มาตรา 220 บัญญัติว่า “ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบในความผิดของตัวแทนแห่งตนกับทั้งของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้ นั้นโดยขนาดเสมอกับว่าเป็นความผิดของตนเองฉะนั้น แต่บทบัญญัติแห่งมาตรา 373 หาใช้บังคับแก่กรณีเช่นนี้ด้วยไม่”

หนี้ไม่อยู่ในวิสัยที่จะกระทำได้บางส่วน เช่น ตกลงซื้อแจกันลายคราม 1 คู่ โดยนัดส่งมอบในอีก 3 วันข้างหน้า ปรากฏว่าผู้ขายมิได้ระวาง ทำแจกันแตกแตก 1 ใบ เมื่อถึงวันนัด ผู้ขายจึงไม่อยู่ในวิสัยที่จะชำระหนี้ด้วยการส่งมอบแจกันทั้งคู่ให้ได้อีก ได้แต่จะส่งมอบให้เพียงใบเดียว เช่นนี้ ถือว่าการชำระหนี้ของผู้ขายตกเป็นอันพ้นวิสัยบางส่วน และเมื่อการพ้นวิสัยคือแจกันแตกเกิดจากความไม่ระมัดระวังของผู้ขาย จึงโทษลูกหนี้ได้ ผู้ซื้อมีสิทธิเลิกสัญญา

ฉะนั้น เพื่อให้มีการบังคับใช้ NYPE 93 ในการที่ชาร์เตอร์เรอร์จะเลิกสัญญาอันเนื่องจากรือไม่เหมาะสมในการเดินทะเลภายหลังส่งมอบเรือให้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญา และสอดคล้องกับหลักกฎหมายต่างประเทศเท่าที่จะสามารถกระทำได้ ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรปรับใช้บทบัญญัติตามมาตรา 389 ในเรื่อง “การชำระหนี้แต่บางส่วนกลายเป็นพ้นวิสัย” กับข้อเท็จจริงโดยพิจารณาว่าแม้จะเป็นกรณีที่มีความชำรุดบกพร่องสามารถแก้ไขซ่อมแซมให้เรือสามารถกลับมาใช้งานได้ดีดังเดิม แต่หากผลแห่งความชำรุดบกพร่องมีขนาดร้ายแรงพอสมควร คือ จะต้องใช้เวลาแก้ไขซ่อมแซมความชำรุดบกพร่องยาวนานเมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา ซึ่งพิจารณาได้ว่าชาร์เตอร์เรอร์ไม่พึงได้รับสิทธิแต่เพียงงดจ่ายค่าจ้างตามข้อสัญญางดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire clause) เท่านั้น การที่เจ้าของเรือไม่สามารถให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ด้วยเรือของตนได้ตลอดระยะเวลาแห่งสัญญานี้จึงต้องถือเป็นกรณีที่มีการชำระหนี้แต่บางส่วนกลายเป็นพ้นวิสัย กล่าวคือ เป็นการพ้นวิสัยที่เจ้าของเรือจะสามารถชำระหนี้ในการให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ในระยะเวลาบางส่วนตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ชาร์เตอร์เรอร์จึงสามารถเลิกสัญญาได้

อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่าตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น วัตถุประสงค์แห่งสัญญา คือ การที่ชาร์เตอร์เรอร์ได้รับการบริการด้วยเรือของเจ้าของเรือซึ่งชาร์เตอร์เรอร์สามารถสั่งให้เรือไปยังที่ใด ๆ ก็ได้ภายใต้ข้อจำกัดในการเดินเรือ เรือจึงเป็นทรัพย์สินซึ่งเป็นวัตถุประสงค์แห่งสัญญาที่มีความสำคัญ ดังนั้น ตาม Section 384 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยจึงกำหนดเงื่อนไขของการเลิกสัญญาว่า “หากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย” (If the ship is not kept seaworthy) โดยมีได้จำกัดว่าความบกพร่องของเรือต้องมีสาเหตุจากการกระทำหรือความประมาทเลินเล่อของเจ้าของเรือหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเท่านั้น แต่จะมีผลเฉพาะในเรื่องการเรียกค่าเสียหาย คือ ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิเรียกค่าเสียหายเนื่องจากการไม่สามารถรักษาให้เรือมีความปลอดภัยในการเดินทะเล ถ้าหากเกิดขึ้นเพราะความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบด้วย (Section 384 วรรค 2)

ทำนองเดียวกับในเรื่องเช่าทรัพย์ ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริศ เอกจริยกร เห็นว่า ความชำรุดบกพร่องที่ผู้ให้เช่าจะต้องรับผิดชอบนั้น เนื่องจากมาตรา 551²⁵ มิได้กล่าวถึงเหตุของความชำรุดบกพร่องเอาไว้ ผู้ให้เช่าจึงมีหน้าที่ซ่อมแซม ไม่ว่าจะเกิดจากเหตุใดก็ตาม ส่วนกรณีที่เมื่อซ่อมแซมไปแล้วผู้ให้เช่าจะมีสิทธิไปเรียกร้องเอาค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายจากผู้ใดที่จะต้องรับผิดชอบ เป็นอีกเรื่องหนึ่ง เช่น ถ้าผู้เช่าเป็นฝ่ายผิด ผู้เช่าก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ส่วนกรณีที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก แม้ว่าผู้ให้เช่าต้องรับผิดชอบในการซ่อมแซม ผู้ให้เช่าก็จะไปเรียกร้องให้บุคคลภายนอกรับผิดชอบฐานละเมิดได้ แต่ถ้าในกรณีที่ความชำรุดบกพร่องนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย ผู้ให้เช่าจะไปเรียกเอาค่าใช้จ่ายจากใครไม่ได้²⁶

แต่เนื่องจากการเลิกสัญญาตามมาตรา 389 นั้นจำกัดเฉพาะการชำระหนี้กลายเป็นพันธวิสัยเพราะเหตุอันจะโทษลูกหนี้ได้ โดยหากการชำระหนี้เป็นอันพันธวิสัยโดยเหตุอันจะโทษลูกหนี้ คือ เจ้าของเรือไม่ได้ กรณีนี้ ลูกหนี้จะหลุดพ้นจากการชำระหนี้ตามมาตรา 219 วรรค 1²⁷ และในกรณีที่การชำระหนี้กลายเป็นพันธวิสัยบางส่วนเพราะพฤติการณ์ที่ลูกหนี้ไม่ต้องรับผิดชอบ ลูกหนี้จะหลุดพ้นจากการชำระหนี้บางส่วน โดยเจ้าหนี้ต้องรับชำระหนี้ส่วนที่ยังเป็น

²⁵ มาตรา 551 บัญญัติว่า “ถ้าความชำรุดบกพร่องแห่งทรัพย์สินที่เช่านั้นไม่เป็นเหตุถึงแก่ผู้เช่าจะต้องปราศจากการใช้และประโยชน์ และผู้ให้เช่ายังแก้ไขได้ไซ้ ผู้เช่าต้องบอกกล่าวแก่ผู้ให้เช่าให้จัดการแก้ไขความชำรุดบกพร่องนั้นก่อน ถ้าและผู้ให้เช่าไม่จัดทำให้คืนดีภายในเวลาอันสมควรผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้ หากว่าความชำรุดบกพร่องนั้นร้ายแรงถึงสมควรจะทำเช่นนั้น”

²⁶ ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำอธิบาย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ, พิมพ์ครั้งที่ 13 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551), หน้า 123.

²⁷ มาตรา 219 บัญญัติว่า “ถ้าการชำระหนี้กลายเป็นพันธวิสัยเพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งซึ่งเกิดขึ้นภายหลังที่ได้ก่อหนี้ และซึ่งลูกหนี้ไม่ต้องรับผิดชอบนั้นไซ้ ท่านว่าลูกหนี้เป็นอันหลุดพ้นจากการชำระหนี้”

ถ้าภายหลังที่ได้ก่อหนี้ขึ้นแล้วนั้น ลูกหนี้กลายเป็นคนไม่สามารถจะชำระหนี้ได้ไซ้ ท่านให้ถือเสมือนว่าเป็นพฤติการณ์ที่ทำให้การชำระหนี้ตกเป็นอันพันธวิสัยฉะนั้น”

วิสัยที่จะชำระได้และยังเป็นประโยชน์แก่เจ้าหนี้ เจ้าหนี้จึงปฏิเสธไม่ยอมรับชำระหนี้ในส่วนที่ยังอยู่ในวิสัยและเรียกค่าเสียหายเพื่อการชำระหนี้ทั้งหมดไม่ได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3939/2523)²⁸

และเนื่องจากสัญญาชำระหนี้แบบมีกำหนดเวลาเป็นสัญญาต่างตอบแทนซึ่งไม่มีวัตถุประสงค์เป็นการก่อให้เกิดหรือโอนทรัพย์สินในทรัพย์สินเฉพาะสิ่งตามมาตรา 370²⁹ และ 371³⁰ จึงเข้ากรณีตามมาตรา 372³¹ กล่าวคือ เจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิได้รับค่าจ้างตอบแทนในช่วงที่

²⁸ จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 18 (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), หน้า 57.

²⁹ มาตรา 370 บัญญัติว่า “ถ้าสัญญาต่างตอบแทนมีวัตถุประสงค์เป็นการก่อให้เกิดหรือโอนทรัพย์สินในทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง และทรัพย์สินนั้นสูญหรือเสียหายไปด้วยเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษลูกหนี้มิได้ไซ้ ท่านว่าการสูญหรือเสียหายนั้นตกเป็นพับแก่เจ้าหนี้

ถ้าไม่ใช่ทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง ท่านให้ใช้บทบัญญัติที่กล่าวมาในวรรคก่อนนี้บังคับแต่เวลาที่ทรัพย์สินนั้นกลายเป็นทรัพย์สินเฉพาะสิ่งตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 195 วรรค 2 นั้นไป”

³⁰ มาตรา 371 บัญญัติว่า “บทบัญญัติที่กล่าวมาในมาตราก่อนนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับ ถ้าเป็นสัญญาต่างตอบแทนมีเงื่อนไขบังคับก่อน และทรัพย์สินอันเป็นวัตถุประสงค์แห่งสัญญานั้นสูญหรือทำลายลงในระหว่างที่เงื่อนไขยังไม่สำเร็จ

ถ้าทรัพย์สินนั้นเสียหายเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษเจ้าหนี้มิได้ และเมื่อเงื่อนไขนั้นสำเร็จแล้ว เจ้าหนี้จะเรียกให้ชำระหนี้โดยลดส่วนอันตนจะต้องชำระหนี้ตอบแทนนั้นลง หรือเลิกสัญญานั้นเสียก็ได้แล้วแต่จะเลือก แต่ในกรณีที่ต้นเหตุเสียหายเกิดเพราะฝ่ายลูกหนี้นั้น ท่านว่าหากกระทบกระทั่งถึงสิทธิของเจ้าหนี้ที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนไม่”

³¹ มาตรา 372 บัญญัติว่า “นอกจากกรณีดังกล่าวไว้ในสองมาตราก่อน ถ้าการชำระหนี้ตกเป็นพ้นวิสัย เพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดก็ไม่ได้ไซ้ ท่านว่าลูกหนี้หาสิทธิจะรับชำระหนี้ตอบแทนไม่

ถ้าการชำระหนี้ตกเป็นพ้นวิสัย เพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษเจ้าหนี้ได้ ลูกหนี้ก็หาเสียสิทธิที่จะรับชำระหนี้ตอบแทนไม่ แต่ว่าลูกหนี้ได้อะไรไว้เพราะการปลดหนี้ก็ดี หรือใช้คุณวุฒิความสามารถของตนเป็นประการอื่นเป็นเหตุให้ได้อะไรมา หรือแก่งละเลยเสียไม่ชวนชววยเอาอะไรที่สามารถจะทำได้ก็ดี มากน้อยเท่าไร จะต้องเอามาหักกับจำนวนอันตนจะได้รับชำระหนี้ตอบแทน วิธีเดียวกันนี้ท่านให้ใช้ตลอดถึงกรณีที่การชำระหนี้อันฝ่ายหนึ่งยังค้างชำระอยู่นั้นตกเป็นพ้น

มิได้ให้บริการถ้าการพันวิสัยเป็นเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดก็ไม่ได้ตาม มาตรา 372 วรรค 1 แต่หากโทษชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งเป็นเจ้าหนี้ได้ ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระค่าจ้าง ตามมาตรา 372 วรรค 2

ดังนั้น หากชาร์เตอร์เรอร์ใช้สอยเรือโดยไม่ถูกต้อง เช่น ออกคำสั่งให้เรือไปยัง สถานที่ที่ไม่ปลอดภัยและทำให้เรือเกิดความชำรุดบกพร่อง ถ้าเจ้าของเรือไม่สามารถแก้ไข ซ่อมแซมให้กลับคืนดีดังเดิมได้ภายในระยะเวลาที่จะไม่กระทบวัตถุประสงค์ตามสัญญาของชาร์ เตอร์เรอร์ในสาระสำคัญ จึงเป็นกรณีที่มีการชำระหนี้กลายเป็นพันวิสัยแต่บางส่วนดังที่ได้วิเคราะห์ กันมาแล้ว แต่เนื่องจากความชำรุดบกพร่องเกิดจากความผิดของชาร์เตอร์เรอร์ ชาร์เตอร์เรอร์จึง จะไม่สามารถเลิกสัญญาตามมาตรา 389 ได้ โดยเจ้าของเรือซึ่งเป็นลูกหนี้จะหลุดพ้นจากการ ชำระหนี้ส่วนที่เป็นพันวิสัยนั้นตามมาตรา 219 วรรค 1 ในขณะที่ชาร์เตอร์เรอร์ต้องชำระค่าจ้าง ให้แก่เจ้าของเรือตามมาตรา 372 วรรค 2 ผลทางกฎหมายจึงย่อมจะไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของ สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาซึ่งมุ่งที่การใช้สอยเรือในการให้บริการและเจ้าของเรือมี หน้าที่ในการดูแลรักษาและแก้ไขซ่อมแซมเพื่อให้เรือกลับใช้งานได้ภายในเวลาอันควรไม่ว่าความ ชำรุดบกพร่องของเรือจะเกิดโดยเหตุใดก็ตาม ดังนั้น หากเรือไม่สามารถให้บริการได้เป็น ระยะเวลายาวนานอันกระทบความมุ่งหมายของชาร์เตอร์เรอร์ในสาระสำคัญ ชาร์เตอร์เรอร์ก็พึงมี สิทธิในการเลิกสัญญาได้ ส่วนที่ว่าใครเป็นผู้ก่อให้เกิดความชำรุดบกพร่องนั้นก็ควรจะว่ากล่าวกันใน เรื่องค่าเสียหายอีกส่วนหนึ่ง

เพราะฉะนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า ในการแก้ไขปัญหานี้ได้โดยสมบูรณ์ จึงควรที่จะมี บทบัญญัติรองรับการบังคับใช้ข้อสัญญาดังกล่าวโดยอาจพิจารณาตาม Section 384 ของ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ดังที่ได้กล่าวแล้วนั้นเพื่อให้มีการบังคับใช้ข้อ สัญญาได้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญา

วิสัยเพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งซึ่งฝ่ายนั้นมิต้องรับผิดชอบ ในเวลาเมื่ออีกฝ่ายหนึ่งผิดนัดไม่รับ ชำระหนี้”

4.3.3 ผลทางกฎหมายของการส่งมอบเรือคืนซึ่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลา

ในการส่งมอบเรือคืนของชาร์เตอร์เรอร์นั้นอาจมิใช่การส่งคืนตามระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือในสัญญาเสียทีเดียว กล่าวคือ การชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลามักจะมีกำหนดระยะเวลานาน และใช้ในการเดินทางหลายเที่ยว จึงไม่อาจคาดหมายได้แน่นอนว่าเรือจะมาถึงท่าเรือที่กำหนดไว้เพื่อการส่งมอบคืนแก่เจ้าของเรือภายหลังจากการเดินทางเที่ยวสุดท้ายในวันใด เนื่องจากการเดินทางในทะเล เรือมีความเสี่ยงภัยที่จะเผชิญกับพายุได้ตลอดเวลา เรือจึงอาจมาถึงก่อนเวลาสิ้นสุดไว้ในสัญญา (underlap) หรือหลังจากเวลาสิ้นสุดที่กำหนดไว้ (overlap)

การส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา (underlap) นั้น ตามปกติ ชาร์เตอร์เรอร์จะไม่มีสิทธิขอเงินค่าจ้างที่ชำระล่วงหน้าคืนจากเจ้าของเรือ เว้นแต่ในสัญญาได้กำหนดระยะเวลา underlap ที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิส่งมอบเรือคืนก่อนกำหนดเวลาไว้ ชาร์เตอร์เรอร์จึงสามารถขอคืนค่าจ้างสำหรับระยะเวลาที่เหลือได้ โดยตาม NYPE 93 ได้มีข้อกำหนดเรื่องการชำระค่าจ้างงวดสุดท้าย (Last Hire Payment) ในข้อ 11. (c) ดังนั้น ในเรื่องจำนวนค่าจ้างงวดสุดท้ายหรือก่อนสุดท้าย คู่สัญญาจะได้ตกลงกันโดยพิจารณาถึงเวลาที่คาดว่าจะสามารถครอบคลุมการเดินทางเที่ยวสุดท้ายได้โดยสมบูรณ์ และหากมีส่วนต่างชาร์เตอร์เรอร์จะได้ชำระเพิ่มหรือเจ้าของเรือคืนเงินแล้วแต่กรณี จึงจะไม่เกิดปัญหาในเรื่องจำนวนค่าจ้างงวดสุดท้ายหรือก่อนสุดท้าย

แต่หากเป็นกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ขอส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดระยะเวลา ซึ่งยังมีค่าจ้างที่ยังมิได้ชำระตามสัญญาอีกหลายงวดนั้น ได้มีคดีของศาลอังกฤษ เช่น ในคดี The Puerto Buitrago (1976) และ The Alaskan Trader (No. 2)(1983)^{*} วินิจฉัยว่า หากมีการแสดงให้เห็นอย่างชัดแจ้งว่า แม้ระยะเวลาตามสัญญาจะยังไม่ครบกำหนดแต่ชาร์เตอร์เรอร์ก็ไม่ประสงค์จะใช้เรือตามสัญญาอีกต่อไป เช่น ไม่ออกคำสั่งในการเดินเรือและขอเลิกสัญญา ในกรณีนี้ ถ้าเจ้าของเรือไม่มีประโยชน์โดยชอบ (no legitimate interest) ที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปมากกว่าการเรียกเอาค่าเสียหาย เจ้าของเรือจะต้องยอมรับมอบเรือคืนและนำเรือไปใช้ประโยชน์อย่างอื่น เช่น เข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่นแทนที่จะยังคงให้เรืออยู่กับชาร์เตอร์เรอร์จัดหาลูกเรือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้ตามปกติและเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชำระค่าจ้างจนครบกำหนดเวลาตามสัญญา ส่วนในประเทศสหรัฐอเมริกาก็ได้มีแนววินิจฉัยในทำนองเดียวกัน คือ

^{*} โปรดดูรายละเอียดแห่งคดีในหัวข้อ 2.5.1.1.4 ก.

เจ้าของเรือมีหน้าที่ในการบรรเทาความเสียหาย (mitigation of damages) ถ้ามีการส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา เจ้าของเรือจึงต้องรับมอบเรือคืนและสามารถเรียกค่าเสียหายได้โดยหักด้วยรายได้ที่เจ้าของเรือได้รับในการบรรเทาความเสียหายนั้นด้วย

ส่วนการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (overlap) นั้น ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษหรือสหรัฐอเมริกาที่ดี หรือตามประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศนอร์เวย์ที่ดี หากสัญญาได้กำหนดระยะเวลาสูงสุดไว้แน่นอน (expressed margin) จะมีการขยายระยะเวลาโดยปริยาย (implied margin) อันเป็นระยะเวลาพอสมควรที่ชาร์เตอร์เรอร์สมควรได้รับอนุญาตให้ส่งมอบเรือคืนล่าช้าภายในกำหนดเวลานี้ได้

จึงมีปัญหาค่าที่จะต้องพิจารณาว่าการส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา (underlap) และหลังครบกำหนดเวลา (overlap) ของชาร์เตอร์เรอร์จะเกิดผลทางกฎหมายอย่างไรภายใต้กฎหมายไทย

4.3.3.1 หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

การที่ชาร์เตอร์เรอร์ขอเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดเวลาอันไม่อยู่ในช่วงระยะเวลาที่สัญญาให้สิทธิส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา ดังที่ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์กำหนดให้เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องบรรเทาความเสียหายนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้มีบทบัญญัติในทำนองเดียวกันคือ ตามมาตรา 223 วรรค 2 อันเป็นเรื่องความเสียหายกรณีพิเศษ มีบัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 223 ถ้าฝ่ายผู้เสียหายได้มีส่วนทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายด้วยซ้ำว่า ท่านว่านี่อันจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ฝ่ายผู้เสียหายมากน้อยเพียงใดนั้นต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณ ข้อสำคัญก็คือว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร

วิธีเดียวกันนี้ ท่านให้ใช้แม้ทั้งที่ความผิดของฝ่ายผู้เสียหายจะมีแต่เพียงละเลยไม่เตือนลูกหนี้ให้รู้ถึงอันตรายแห่งการเสียหายอันเป็นอย่างไรร้ายแรงผิดปกติ ซึ่งลูกหนี้ไม่รู้หรือไม่อาจจะรู้ได้ หรือเพียงแต่ละเลยไม่บำบัดป้องกัน หรือบรรเทาความเสียหายนั้นด้วย อนึ่งบทบัญญัติแห่งมาตรา 220 นั้นท่านให้นำมาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม”

ท่านศาสตราจารย์ ม.ร.ว. เสณีย์ ปราโมชได้อธิบายไว้ว่า การบำบัดป้องกัน (avert) หมายถึงการที่อาจหลีกเลี่ยงความเสียหายได้เลย ส่วนการบรรเทา (mitigate) ความ

เสียหายหมายความว่า ความเสียหายได้มีมาถึงแล้วจนหลีกเลี่ยงไม่ได้ หากแต่ไม่ได้ประท้วงไว้เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายมากขึ้น เช่น เจ้าหนี้ทำสัญญาขายที่ดินให้ลูกหนี้เป็นราคา 50,000 บาท ลูกหนี้ผิดสัญญาไม่ชำระราคา แต่มีคนมาขอซื้อให้ราคาถึง 80,000 บาท เจ้าหนี้ก็ล้มละลายเสียไม่ขาย ซึ่งถ้าขายไปจะไม่ต้องได้รับความเสียหายอะไรเลย ดังนั้นได้ชื่อว่าเจ้าหนี้ได้ละเลยไม่บำบัดป้องกันความเสียหาย แต่เช่นถ้าภายหลังที่ลูกหนี้ผิดสัญญาราคาที่ดินตกต่ำ ลูกหนี้ได้บอกแก่เจ้าหนี้แล้วว่า ถึงอย่างไรเสียตนก็ไม่มีเงินจะชำระ ขอให้เจ้าหนี้รับขายเสียในเวลาที่ยังไม่ตกเกินไป เจ้าหนี้ยังเพิกเฉยละเลย ผลที่สุดขายได้ราคาเพียง 20,000 บาท ดังนั้นได้ชื่อว่าเจ้าหนี้ละเลยไม่บรรเทาความเสียหาย (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 457/2477, 1312/2501)³²

ส่วนในประเด็นเรื่องการส่งมอบเรือค้ำหลังครบกำหนดเวลา (overlap) ซึ่งสามารถกระทำได้ภายในระยะเวลาอันสมควร (หากตามสัญญาไม่ได้กำหนดระยะเวลาขั้นสูงสุดไว้) นั้น ไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติภายใต้กฎหมายไทยที่ให้สิทธิซาร์เตอร์เรอร์ในกรณีนี้

4.3.3.2 วิเคราะห์ผลทางกฎหมายของการส่งมอบเรือค้ำซึ่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลา

4.3.3.2.1 การส่งมอบเรือค้ำก่อนครบกำหนดเวลา (Underlap)

การส่งมอบเรือค้ำก่อนครบกำหนดระยะเวลาเล็กน้อย ซึ่งถึงกำหนดชำระค่าจ้างงวดสุดท้ายหรือก่อนงวดสุดท้ายแล้วนั้น เจ้าของเรือและซาร์เตอร์เรอร์จะได้ตกลงกันในเรื่องระยะเวลาที่คาดว่าเรือจะมาถึงท่าเรือเพื่อส่งมอบเรือค้ำและคำนวณค่าจ้างตามระยะเวลา ตามข้อสัญญาเรื่องการชำระค่าจ้างงวดสุดท้าย (Last Hire Payment) ในข้อ 11. (c) อันสามารถบังคับกันได้ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา จึงจะไม่มีปัญหาในกรณีการชำระค่าจ้างงวดสุดท้ายหรือก่อนงวดสุดท้าย

แต่ในกรณีที่ซาร์เตอร์เรอร์ต้องการส่งมอบเรือค้ำก่อนครบกำหนดเวลาในระหว่างระยะเวลาตามสัญญาซึ่งไม่มีข้อสัญญาให้สิทธิไว้ โดยยังมีค่าจ้างที่ยังมิได้ชำระอีกหลายงวดนั้น จะมีประเด็นปัญหาในเรื่องหน้าที่ในการบรรเทาความเสียหายโดยเจ้าของเรือว่าบทบัญญัติแห่ง

³² เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2, (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์, 2505) หน้า 668.

กฎหมายตามมาตรา 223 วรรค 2 ข้างต้นจะสามารถปรับใช้กับกรณีการส่งมอบเรือค้ำก่อนครบกำหนดเวลาได้หรือไม่ กล่าวคือ เจ้าของเรือจะมีหน้าที่ในการบรรเทาความเสียหายหรือไม่ และจะเกิดผลอย่างไร

มีข้อนำพิจารณาว่าโดยปกติแล้วการบรรเทาความเสียหายนี้จะไม่ใช้กับการที่ลูกหนี้ขอเลิกสัญญา แต่จะใช้ในกรณีที่ลูกหนี้ได้ก่อให้เกิดความเสียหายใด ๆ แก่เจ้าหนี้ แล้วเจ้าหนี้จึงเรียกค่าเสียหาย เช่น ผู้ขายไม่ส่งมอบสินค้า ถ้าผู้ซื้ออาจซื้อสินค้านั้นในตลาดได้ในราคาเดียวกันไม่ยากนักแต่ไม่ซื้อ จะมาเรียกค่าเสียหายจากผู้ขายไม่ได้

แต่ในกรณีที่ลูกหนี้บอกเลิกสัญญาโดยมิชอบนั้น เจ้าหนี้ยังคงมีสิทธิที่จะปฏิบัติตามสัญญาต่อไป แล้วเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระเงินเต็มจำนวนตามสัญญาหรือไม่ หรือว่าเจ้าหนี้จะต้องหยุดปฏิบัติตามสัญญาแล้วเรียกเอาค่าเสียหายแทน และการที่เจ้าหนี้ปฏิบัติตามสัญญาต่อไปจะถือว่าเป็นการละเลยไม่บรรเทาความเสียหายหรือไม่ ในกรณีนี้มีความเห็นว่าเจ้าหนี้อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดก็ได้ และการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปก็ไม่ขัดกับหน้าที่บรรเทาความเสียหาย เพราะหลักเรื่องการบรรเทาความเสียหาย (mitigation) ใช้กับกรณีที่โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายเท่านั้น การที่โจทก์ฟ้องเรียกให้จำเลยชำระหนี้โดยเฉพาะเจาะจงหรือชำระราคาหรือหนี้เงิน ซึ่งมีใช้ค่าเสียหายนั้น โจทก์หาหน้าที่ต้องบรรเทาความเสียหายไม่³³

ฉะนั้น แนวคิดของหลักสัญญาทั่วไปที่มีว่าหากลูกหนี้ (ในกรณีนี้ คือ ชาร์เตอร์เรอร์) ไม่ปฏิบัติตามสัญญา เจ้าหนี้ (ในกรณีนี้ คือ เจ้าของเรือ) มีสิทธิเลือกที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปหรือให้มีการเลิกสัญญาแล้วเรียกค่าเสียหายก็ได้ นั่นจะไม่สอดคล้องกับการบรรเทาความเสียหายแก่คู่สัญญาในกรณีการส่งมอบเรือค้ำก่อนครบกำหนดเวลา ศาลอังกฤษจึงได้วินิจฉัยว่ากรณีนี้เป็นข้อยกเว้นสิทธิของเจ้าของเรือตามหลักทั่วไป โดยเห็นว่าหากเจ้าของเรือไม่มีประโยชน์โดยชอบ (no legitimate interest) ที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปมากกว่าที่จะเรียกเอาค่าเสียหายซึ่งค่าเสียหายที่เจ้าของเรือสามารถเรียกได้นี้เป็นการเยียวยาที่เพียงพอแล้ว เจ้าของเรือจะต้องรับมอบเรือค้ำ

³³ G.H. Treitel, Remedies for Breach of Contract, (Oxford: Clarendon Press, 1989), p. 148 อ้างถึงใน โสภณ รัตนากร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้, หน้า 195.

ข้อยกเว้นดังกล่าวมานั้นมีการกล่าวถึงครั้งแรกในคดี White and Carter (Councils) Ltd v. McGregor [1962] Lord Reid ได้กล่าวถึงข้อยกเว้นของหลักทั่วไปว่า “ในกรณีที่คู่สัญญาไม่มีประโยชน์ทางการเงินหรือประโยชน์อื่นใดโดยชอบในการให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปมากกว่าที่จะเรียกค่าเสียหาย เขาก็ไม่สามารถที่จะเหนี่ยวรั้งคู่สัญญาอีกฝ่ายให้มีการะเพิ่มมากขึ้นโดยที่เขาเองก็มิได้รับประโยชน์อื่นใด”³⁴

โดยต่อมาในคดี The Alaskan Trader (No. 2) (1983) ศาลอังกฤษจึงได้วินิจฉัยว่าเจ้าของเรือควรที่จะรับมอบเรือคืนเนื่องจากเป็นที่ชัดเจนแล้วว่าชาร์เตอร์เรอร์ไม่ประสงค์ที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาอีกต่อไปและเจ้าของเรือไม่มีประโยชน์โดยชอบในการที่จะคงรักษาสัญญานั้นไว้โดยไม่เลือกที่จะเรียกค่าเสียหาย ซึ่งเป็นการอ้างอิงข้อยกเว้นจากในคดี White and Carter (Councils) Ltd v. McGregor ที่เพิ่งกล่าวถึง โดยในคดี The Alaskan Trader (No. 2) นี้ ชาร์เตอร์เรอร์ได้ฟ้องเรียกค่าจ้างที่ได้ชำระไปคืนและศาลวินิจฉัยว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะได้รับค่าจ้างในระยะเวลาซึ่งเรือมิได้อยู่ในระหว่างการให้บริการที่แท้จริง³⁵

ถ้าพิจารณาตามหลักกฎหมายไทยและคำพิพากษาศาลฎีกานั้น หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งผิดสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายที่ไม่ได้ผิดสัญญาจะมีสิทธิเลือกที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาหรือเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหายก็ได้ซึ่งเป็นเช่นเดียวกับหลักทั่วไปในกฎหมายคอมมอนลอว์ ดังคำพิพากษาศาลฎีกาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2568/2521 ในกรณีผิดสัญญา สิทธิของคู่สัญญาที่จะบังคับเอาแก่คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญานั้นมีอยู่สองประการ คือ บังคับให้ปฏิบัติการชำระหนี้ตามมูลหนี้ประการหนึ่ง กับบอกเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหายอีกประการหนึ่ง คดีนี้โจทก์บอกเลิกสัญญากับจำเลยแล้วยอมจะบังคับให้จำเลยชำระหนี้ตามสัญญาไม่ได้ การที่โจทก์อ้างว่าถ้าจำเลย

³⁴ Jawdat Khurshid. Ocean Marine Navigation Ltd. v Koch Carbon Inc [2003]

APP.L.R. 07/31 [Online]. Available from:

<http://www.nadr.co.uk/articles/published/ArbitrationLR/Ocean%20Navigation%20v%20Koch%202003.pdf> (June 2010)

³⁵ Phang Hsiao Chung. MP-Bilt Pte Ltd v Oey Widarto [1999] 3 SLR 592; [1999] SGHC 70 [Online]. Available from: <http://www.singaporelaw.sg/rss/judg/8730.html> (June 2010) และโปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 2.5.1.1.4 ก.

สร้างตีกรอบเสรีใจทักจะได้กรรมสิทธิ์และได้ค่าเช่านั้น เท่ากับใจทักฟ้องบังคับให้จำเลยปฏิบัติตามสัญญา ใจทักจึงไม่มีสิทธิ แต่การที่จำเลยผิดสัญญาทำให้ใจทักขาดประโยชน์ที่จะได้รับค่าเช่าดินตามสัญญา ค่าเสียหายที่ใจทักมีสิทธิเรียกร้องจากจำเลยได้จึงควรเท่ากับจำนวนเงินดังกล่าว

แต่ในการส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลาในสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้นมีปัญหาว่าหากบังคับภายใต้กฎหมายไทยแล้วจะเกิดผลทางกฎหมายอย่างไร

หากพิจารณาคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3705/2528* ซึ่งศาลปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์กับสัญญาสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น มีบางส่วนของคำพิพากษาที่ศาลวินิจฉัยว่า “หลังจากบอกเลิกสัญญาต่อใจทัก (เจ้าของเรือ) แล้ว จำเลย (เช่าเตอร์เรือ) ได้ส่งมอบเรือที่เช่าคืนให้แก่ใจทักโดยไม่ยอมเช่าเรือดังกล่าวอีกต่อไปจำเลยจึงเป็นฝ่ายผิดสัญญา และขอที่จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ใจทัก แต่ใจทักมิได้ฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากจำเลยกลับเรียกร้องค่าเช่าที่ยังไม่ครบกำหนดตามสัญญาเช่าประกอบกับเรือที่เช่าอยู่ในความครอบครองของใจทักตลอดมาจำเลยมิได้ใช้หรือได้รับประโยชน์ในเรือดังกล่าว จำเลยจึงไม่จำต้องรับผิดชอบในค่าเช่าที่ยังไม่ครบกำหนดตามสัญญาเช่า”

ข้อเท็จจริงในคดีจึงเป็นเรื่องที่เช่าเตอร์เรือขอส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลาอันเป็นการผิดสัญญา แต่เนื่องจากเจ้าของเรือได้รับมอบเรือคืนเช่าเตอร์เรือจึงมิได้ใช้ประโยชน์จากเรืออีกต่อไปทำให้ศาลวินิจฉัยว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกค่าจ้างได้ในช่วงเวลาดังกล่าว (แต่สามารถเรียกค่าเสียหายได้ซึ่งเจ้าของเรือมิได้เรียก) แต่ถ้าพิจารณาคดี The Alaskan Trader แล้วจะเห็นว่าถึงแม้เช่าเตอร์เรือจะขอเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดเวลาตามสัญญา เช่นเดียวกัน แต่ในคดีนี้ เจ้าของเรือไม่ยอมรับมอบเรือคืน โดยยังมีลูกเรือและพร้อมที่จะออกเดินทางส่วนเช่าเตอร์เรือก็ยังชำระค่าจ้างจนครบกำหนดเวลาตามสัญญา ศาลอังกฤษซึ่งยื่นตามคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการได้วินิจฉัยว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิได้รับค่าจ้างในช่วงเวลาที่มีได้มีการให้บริการอย่างแท้จริง

เพราะฉะนั้น ข้อที่แตกต่างกัน คือ ศาลอังกฤษพิจารณาว่าเมื่อเช่าเตอร์เรือไม่ประสงค์ที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไป เจ้าของเรือก็ไม่มีประโยชน์โดยชอบที่จะให้เช่าเตอร์

* โปรดดูคำพิพากษา (ย่อ) ในหัวข้อ 4.1.1

เรอร์ต้องแบกรับภาระในการชำระค่าจ้างจนครบกำหนดเวลาตามสัญญา (โดยเจ้าของเรือสามารถเรียกค่าเสียหายได้ซึ่งเป็นการเยียวยาที่เพียงพอแล้ว) แต่ถ้าหากเกิดกรณีเช่นนี้ภายใต้กฎหมายไทยเนื่องจากไม่พบว่ามีแนวคิดหรือหลักกฎหมายที่เป็นข้อยกเว้นในเรื่องการที่เจ้าหนี้ไม่สามารถเหนี่ยวรั้งให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปโดยไม่มีประโยชน์โดยชอบ จึงทำให้เกิดปัญหาว่าภายใต้กฎหมายไทยนั้น เจ้าของเรือจะสามารถฟ้องร้องบังคับให้ชาร์เตอร์เรอร์ปฏิบัติตามสัญญาคือชำระค่าจ้างจนกว่าจะครบกำหนดเวลาตามสัญญาได้ โดยถือเป็นการที่เจ้าหนี้มีสิทธิบังคับให้ลูกหนี้ชำระหนี้โดยเฉพาะเจาะจงตามมาตรา 213³⁶

โดยผู้เขียนเห็นว่าหากในระบบกฎหมายสัญญาของไทยมีแนวคิดเช่นเดียวกันดังหลักกฎหมายอังกฤษก็จะทำให้เกิดประโยชน์แก่คู่สัญญา เนื่องจากในสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น ค่าใช้จ่ายรายวันของการชาร์เตอร์เรือสูงมาก การไม่ยอมให้สัญญาเลิกกันจึงจะมีแต่ก่อให้เกิดผลเสียแก่คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ทั้งการที่เจ้าของเรือจะต้องจัดหาบุคลากรและอุปกรณ์ประจำเรือ รวมถึงปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาประการอื่น ๆ และชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบชำระค่าจ้างตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือจนกว่าจะสิ้นสุดสัญญาโดยที่มิได้มีการใช้ประโยชน์จากเรืออย่างแท้จริง ทั้งนี้ เจ้าของเรือก็มีหนทางเยียวยาโดยการเรียกค่าเสียหายได้ตามหลักเกณฑ์ปกติแห่งสัญญา ตามมาตรา 222 ซึ่งยอมเพียงพอที่จะเยียวยาความเสียหายของเจ้าของเรือ เนื่องจากในหลักเรื่องการเรียกค่าเสียหายนั้นก็เพื่อให้เจ้าหนี้ได้อยู่ในฐานะเหมือนอย่างว่าลูกหนี้ได้ชำระหนี้ให้ถูกต้องครบถ้วน

³⁶ มาตรา 213 บัญญัติว่า

“ถ้าลูกหนี้ละเลยเสียไม่ชำระหนี้ของตน เจ้าหนี้จะร้องขอต่อศาลให้สั่งบังคับชำระหนี้ก็ได้ เว้นแต่สภาพแห่งหนี้จะไม่เปิดช่องให้ทำเช่นนั้นได้

เมื่อสภาพแห่งหนี้ไม่เปิดช่องให้บังคับชำระหนี้ได้ ถ้าวัตถุแห่งหนี้เป็นอันให้กระทำการอันหนึ่งอันใด เจ้าหนี้จะร้องขอต่อศาลให้สั่งบังคับให้บุคคลภายนอกกระทำการอันนั้นโดยให้ลูกหนี้เสียค่าใช้จ่ายให้ก็ได้ แต่ถ้าวัตถุแห่งหนี้เป็นอันให้กระทำการนิติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งไซ้ ศาลจะสั่งให้ถือเอา ตามคำพิพากษาแทนการแสดงเจตนาของลูกหนี้ก็ได้

ส่วนหนี้ซึ่งมีวัตถุเป็นอันจะให้งดเว้นการอันใด เจ้าหนี้จะเรียกร้องให้หรือถอนการที่ได้กระทำลงแล้วนั้นโดยให้ลูกหนี้เสียค่าใช้จ่ายและให้จัดการอันควรเพื่อกาลภายหน้าด้วยก็ได้

อนึ่ง บทบัญญัติในวรรคทั้งหลายที่กล่าวมาก่อนนี้หากกระทบกระทั่งถึงสิทธิที่จะเรียกเอาค่าเสียหายไม่”

อย่างไรก็ตาม หากจะมีแนวคิดเพิ่มเติมในเรื่องข้อยกเว้นอันเกิดแต่การที่ชาร์เตอร์เรอร์ขอเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญานี้ก็คงจะต้องพิจารณาเหตุผลของชาร์เตอร์เรอร์เรอร์ด้วยว่ามีความเหมาะสมเพียงใด เนื่องจากกำหนดระยะเวลาตามสัญญานี้ก็เป็นสิ่งที่คู่สัญญาได้ตกลงกันเอาไว้แต่แรกโดยคาดหวังว่าจะมีการปฏิบัติตามสัญญา การที่ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ประสงค์ที่จะปฏิบัติตามสัญญาต่อไปจึงควรต้องมีเหตุผลหรือพฤติการณ์ที่พิเศษเพียงพอที่จะถือเป็นข้อยกเว้นสิทธิของเจ้าของเรือในการเลือกที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไป จึงควรให้อยู่ในดุลยพินิจของศาลในการปรับใช้ข้อยกเว้นในแต่ละกรณีโดยคำนึงถึงความสุจริตของชาร์เตอร์เรอร์เป็นพื้นฐานและไม่ควรบัญญัติกฎหมายให้สิทธิแก่ชาร์เตอร์เรอร์โดยเฉพาะเจาะจง

นอกจากนี้ ดังที่คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3705/2528 วินิจฉัยว่าเมื่อการที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลาเป็นการผิดสัญญา เจ้าของเรือจึงมีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้ซึ่งเป็นไปตามหลักทั่วไปที่หากลูกหนี้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าหนี้ เจ้าหนี้อาจมีสิทธิเรียกเอาค่าเสียหายได้ตามมาตรา 215³⁷ และ มาตรา 391 วรรค 4³⁸ แต่ผู้เขียนเห็นต่อไปว่าหากเกิดความเสียหายที่เจ้าของเรืออาจเรียกได้อย่างใดแล้ว เจ้าของเรือพึงมีหน้าที่ในการบรรเทาความเสียหายตามมาตรา 223 วรรค 2 ด้วย กล่าวคือ เมื่อรับมอบเรือคืนแล้วเจ้าของเรือสามารถบรรเทาความเสียหายได้เช่นนำเรือเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่น ดังนั้น ค่าเสียหายที่เจ้าของเรือจะเรียกได้จึงอาจเป็นส่วนต่างระหว่างอัตราค่าจ้างตามสัญญาและอัตราตลาดหรืออัตราค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือใหม่ที่เป็นการบรรเทาความเสียหาย อันจะเป็นไปในทำนองเดียวกันกับหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา*

4.3.3.2.2 การส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (Overlap)

ดังที่ได้ศึกษามาว่าหลักกฎหมายต่างประเทศทั้งของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกาและนอร์เวย์นั้นได้ให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ในการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาใน

³⁷ มาตรา 215 บัญญัติว่า “เมื่อลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ไซ้ เจ้าหนี้จะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่การนั้นก็ได้”

³⁸ มาตรา 391 วรรค 4 บัญญัติว่า “การใช้สิทธิเลิกสัญญานี้หากกระทบกระทั่งถึงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายไม่”

* หลักกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาเช่นในคดี The Itel Taurus (Arb. At N.Y. 1977) โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.2.4 ก.

บางกรณี กล่าวโดยสรุป คือ หากในสัญญาชาร์เตอร์เรือมิได้กำหนดเวลาชั้นสูงสุดที่สามารถส่งมอบเรือคืนไว้โดยชัดแจ้ง (expressed margin) ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถออกคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบ (legitimate last voyage order) ได้หากคาดหมายในขณะออกคำสั่งว่าจะสามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในระยะเวลาอันสมควร (reasonable time) หลังครบกำหนดเวลา โดยเจ้าของเรือจะต้องให้มีการออกเดินเรือตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ทั้งนี้เนื่องจากสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้นมีระยะเวลายาวนานจึงไม่สามารถคาดการณ์ได้แน่นอนว่าเรือจะถูกส่งมอบคืนเมื่อใดในขณะทำสัญญา ในกรณีที่คู่สัญญามีได้กำหนดชัดแจ้งว่าห้ามส่งมอบเรือคืนเกินกว่ากำหนดเวลาใดจึงถือว่าคู่สัญญามีได้มีเจตนาที่จะถือเอาระยะเวลาในการส่งมอบเรือคืนเป็นสาระสำคัญ จึงมีส่วนขยายระยะเวลาแห่งสัญญาที่เรียกว่าระยะเวลาที่ขยายโดยปริยาย หรือ implied margin

แต่เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติภายใต้กฎหมายไทยที่ให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ในการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (overlap) ซึ่งถ้าพิจารณาตามหลักกฎหมายสัญญาทั่วไปในระบบกฎหมายไทย การส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลานั้นจะเป็นการผิดสัญญาถึงแม้ว่าจะอยู่ในระยะเวลาอันสมควรภายหลังจากสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาตามสัญญาก็ตาม เพราะการกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดการชาร์เตอร์เรอร์นั้นเพื่อก่อให้เกิดหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ในการส่งมอบเรือคืนตามกำหนดเวลา เมื่อชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถส่งมอบเรือคืนได้ตามกำหนดเวลาจึงเป็นการผิดสัญญาแม้ว่าในสัญญานั้นจะมีได้กำหนดระยะเวลาส่งมอบเรือคืนชั้นสูงสุดไว้โดยชัดแจ้งก็ตาม ดังนั้น ผลทางกฎหมายจึงแตกต่างจากหลักกฎหมายต่างประเทศดังกล่าว

นอกจากนี้ เนื่องจากได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์กับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา จึงมีปัญหาว่าในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์มีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายอันจะทำให้มีการส่งมอบเรือคืนล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามสัญญาโดยที่เจ้าของเรือก็อนุญาตให้มีการเดินเรือเที่ยวสุดท้ายดังกล่าวแม้จะทราบดีว่าจะล่วงเกินระยะเวลาตามสัญญาจะถือเป็นการทำสัญญาเช่าแบบไม่มีกำหนดเวลาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 570 ที่บัญญัติว่า “ในเมื่อสิ้นกำหนดเวลาเช่าซึ่งได้ตกลงกันไว้แล้วนั้นถ้าผู้เช่ายังคงครองทรัพย์สินอยู่ และผู้ให้เช่ารู้ความนั้นแล้วไม่ทักท้วงไซ้ ท่านให้ถือว่าคู่สัญญาเป็นอันได้ทำสัญญาใหม่ต่อไปไม่มีกำหนดเวลา”

การก่อให้เกิดสัญญาเช่าที่ไม่มีกำหนดเวลาตามมาตรา 570 นี้ จึงประกอบด้วยเงื่อนไขเพียง 2 ประการ คือ

- 1) เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า ผู้เช่ายังคงครอบครองทรัพย์สินที่เช่าอยู่ และ
- 2) ผู้ให้เช่ารู้แล้วไม่ทักท้วง

โดยถ้าปรากฏว่าผู้ให้เช่าได้ทักท้วงว่าสัญญาเดิมเลิกกันหรือแสดงออกว่ามีได้ ยินยอมให้ผู้เช่าเช่าต่อจึงจะไม่ทำให้เป็นสัญญาเช่าที่ไม่มีกำหนดระยะเวลาเช่า แม้ผู้เช่าจะยังคงครอบครองทรัพย์สินที่เช่าอยู่ต่อไปก็ตาม เช่นดังคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

ตัวอย่าง เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3691/2535 การที่จะถือว่าเมื่อสิ้นสุดกำหนดการเช่าแล้วมีการเช่ากันใหม่ต่อไปไม่มีกำหนดเวลาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 570 นั้นกฎหมายไม่ได้กำหนดว่าผู้ให้เช่ามีหน้าที่จะต้องบอกเลิกการเช่าหรือบอกกล่าวให้ผู้เช่าทราบก่อนหรือในวันครบกำหนดการเช่าว่าจะไม่ให้เช่าต่อไป หากแต่ให้ดูเจตนาของผู้ให้เช่าว่ามีการยินยอมให้ผู้เช่าอยู่ต่อไปหรือไม่ซึ่งการยินยอมนั้นรวมถึงการไม่ทักท้วงเมื่อรู้ว่าผู้เช่าครอบครองทรัพย์สินที่เช่าต่อมาหลังจากสิ้นสุดกำหนดเวลาเช่าแล้ว สัญญาเช่าที่ดินมีกำหนดเวลาแน่นอน โจทก์มีหนังสือบอกเลิกการเช่าไปยังจำเลยในวันครบกำหนดการเช่า แสดงให้เห็นเจตนาของโจทก์ว่าโจทก์ไม่ประสงค์จะให้จำเลยเช่าต่อไป นับแต่วันครบกำหนดการเช่าแล้ว และหนังสือดังกล่าวนั้นจำเลยได้รับแล้วพฤติการณ์เช่นนี้ถือได้ว่าโจทก์ได้ทักท้วงในการที่จำเลยจะอยู่ในที่เช่าต่อไป ดังนั้นการที่จำเลยอยู่ในที่เช่าต่อมาภายหลังสัญญาเช่าครบกำหนดแล้ว จึงไม่ใช่การเช่ากันใหม่โดยไม่มีกำหนดเวลาตามมาตรา 570 โจทก์จึงมีอำนาจฟ้องโดยไม่จำเป็นต้องบอกเลิกการเช่าตามมาตรา 566 อีก

และโดยผลของการที่เกิดสัญญาเช่าไม่มีกำหนดเวลา ทำให้การบอกเลิกสัญญาต้องอยู่ภายใต้มาตรา 566 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้ากำหนดเวลาเช่าไม่ปรากฏในความที่ตกลงกันหรือไม่พึงสันนิษฐานได้ไซ้ ท่านว่าคู่สัญญาฝ่ายใดจะบอกเลิกสัญญาเช่าในขณะที่เมื่อสุดระยะเวลาอันเป็นกำหนดชำระค่าเช่าก็ได้ทุกระยะ แต่ต้องบอกกล่าวแก่อีกฝ่ายหนึ่งให้รู้ตัวก่อนชั่วกำหนดเวลาชำระค่าเช่าระยะหนึ่งเป็นอย่างน้อยแต่ไม่จำเป็นต้องบอกกล่าวล่วงหน้าว่าสองเดือน” เช่น สัญญาเช่ากำหนดชำระค่าเช่าในวันที่ 1 ของทุกเดือน ผู้ให้เช่าต้องการให้ผู้เช่าออกจากที่เช่าภายในวันที่ 1 กรกฎาคม ดังนี้ ผู้ให้เช่าต้องบอกเลิกสัญญาให้ผู้เช่าทราบอย่างช้าภายในวันที่ 1 มิถุนายน

ถ้าหากปรากฏว่าผู้ให้เช่ามิได้ให้เวลาแก่ผู้เช่าครบถ้วนตามระยะเวลาที่มาตรา 566 กำหนด การบอกเลิกสัญญาจะไม่ชอบและสัญญาเช่าไม่ระงับ เช่น ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 85/2493 การบอกเลิกสัญญาเช่าที่ให้บอกกล่าวล่วงหน้าไม่น้อยกว่าระยะเวลาชำระค่าเช่าระยะหนึ่งนั้น ห้องเช่าที่ชำระค่าเช่าเป็นรายเดือนผู้ให้เช่าจะบอกกล่าวล่วงหน้าเพียง 7 วันไม่ถึง 1 เดือน

ดังนั้นถือว่ายังไม่ปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมายจึงยังไม่มีสิทธิฟ้องขับไล่ผู้เช่า แม้ผู้เช่าจะรู้อยู่ดีว่าผู้ให้เช่าประสงค์ให้ตนออกจากห้องเช่าก็ดี

ดังนั้น ถ้าหากมีการปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินกับสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่เคยปรากฏ การที่ชาร์เตอร์เรอร์มีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายและเจ้าของเรือยินยอมให้มีการปฏิบัติตามทำให้มีการใช้สอยเรือเกินกว่ากำหนดระยะเวลาตามสัญญาเช่าเตอร์เรือ จะเกิดสัญญาเช่าไม่มีกำหนดเวลาตามมาตรา 570 ทำให้ในการเลิกสัญญาในภายหลังนั้น ต้องมีการบอกเลิกสัญญาตามมาตรา 566 ดังกล่าว

แต่ถ้าพิจารณาแนวปฏิบัติทั่วไปของคู่สัญญาในสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาในประเด็นนี้จะเห็นว่าแม้เจ้าของเรือจะยอมให้มีการปฏิบัติตามคำสั่งในการออกเดินเรือของชาร์เตอร์เรอร์ในช่วงเวลาที่เกินกว่ากำหนดระยะเวลาสิ้นสุดตามสัญญา แต่เมื่อเจ้าของเรือได้นำเรือไปสู่จุดหมายปลายทางและเสร็จสิ้นภารกิจการเดินเรือเที่ยวสุดท้ายแล้ว สัญญาก็ระงับสิ้นไป โดยไม่ต้องมีการบอกเลิกสัญญากันอีก จึงย่อมจะต่างจากกรณีของสัญญาเช่าทรัพย์สินซึ่งเมื่อถือว่าเกิดสัญญาเช่าใหม่ไม่มีกำหนดเวลาแล้วก็จะต้องบอกเลิกสัญญาเสียก่อนตามมาตรา 566

เมื่อภายใต้กฎหมายไทยนั้น การที่ชาร์เตอร์เรอร์ยังคงใช้สอยเรือต่อไปแม้จะเป็นเวลาพอสมควรภายหลังครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญามีผลเป็นการผิดสัญญาตามหลักกฎหมายทั่วไป ส่วนตามหลักกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินจะก่อให้เกิดผลในเรื่องการบอกเลิกสัญญาตามมาตรา 566 จึงย่อมจะทำให้เกิดปัญหาแก่คู่สัญญา เนื่องจากเป็นการปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติทั่วไปในการเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ฉะนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรแก้ไขปัญหาในเรื่องการบังคับใช้ข้อสัญญาเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาเพื่อให้ผลทางกฎหมายสอดคล้องกับหลักกฎหมายต่างประเทศซึ่งผู้เขียนเห็นว่ามีความเหมาะสม 2 ประการ ดังนี้

ประการแรก คือ การบังคับใช้ข้อสัญญาตามมาตรา 368 ซึ่งบัญญัติว่า “สัญญาที่ห้ามให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริต โดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณีด้วย” เนื่องจากการตีความสัญญานั้นต้องคำนึงถึงความประสงค์ในทางสุจริตประกอบกับประเพณีด้วย จะถือแต่เพียงเจตนาแท้จริงของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ได้ แต่ต้องตีความไปโดยถือหลักความเข้าใจของทั้งสอง

ฝ่ายในเจตนาของกันและกัน ในกรณีที่มีประเพณีปฏิบัติกันเป็นปกติอยู่อย่างไรก็ย่อมเป็นที่คาดหมายได้ว่าคู่กรณีย่อมทำสัญญากันโดยยึดถือประเพณีนั้นเป็นหลักด้วย³⁹

ทั้งนี้ เคยมีคำพิพากษาศาลฎีกาในอดีตเกี่ยวกับค่าดีเมอร์เรจว่าแม้จะมีได้กำหนดไว้ในสัญญา แต่ถ้าคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเข้าใจตรงกัน ก็ต้องถือว่ามีข้อสัญญาโดยปริยายเพราะมีประเพณีการค้าดังกล่าว คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 845/2497 โจทก์ฟ้องว่าจำเลยจ้างโจทก์บรรทุกทางรถไฟจากเรือเดินสมุทรที่เกาะสีชังมาส่งที่ทำเรือใหม่ จังหวัดพระนคร จำเลยขนไม่เสร็จภายใน 7 วันโดยมีอุปสรรคซึ่งไม่ใช่ความผิดของโจทก์ จำเลยต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายคิดเป็นเงิน 66,410 บาท ศาลฎีกาเห็นว่าเมื่อความล่าช้าไม่ใช่ความผิดของโจทก์ และกรณีเป็นเรื่องที่จำเลยทำผิดสัญญาจ้างขนส่งโดยไม่สามารถจัดให้โจทก์ผู้รับขนทำการขนถ่ายสินค้าจากเรือลำเลียงให้เสร็จสิ้นภายในกำหนด ตามธรรมเนียมประเพณีวงการค้าที่ทราบกันอยู่ในระหว่างคู่สัญญานั้น แล้วว่าถ้าเสียหายก็มีการคิดค่าเสียหายให้แก่ฝ่ายเรือลำเลียงแม้ไม่ได้เขียนระบุไว้เป็นอย่างอื่น ประเพณีนั้นก็ย่อมใช้บังคับกันได้เท่ากับเป็นการตกลงโดยปริยาย

ผู้เขียนเห็นว่าตรรกะตามคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวสามารถนำมาปรับใช้กับสิทธิของชาร์เตอร์เรอร์ในการสามารถส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาภายในระยะเวลาอันสมควรได้ กล่าวคือ เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ย่อมจะมีความรู้ ความเข้าใจตรงกันในหลักเกณฑ์เรื่อง “คำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบ” (legitimate last voyage order) จึงถือได้ว่าเป็นปกติประเพณีของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ดังนั้น ในกรณีที่คู่สัญญามีได้กำหนดระยะเวลาขั้นสูงสุดเอาไว้โดยชัดแจ้ง (expressed margin) ก็ต้องถือว่าคู่สัญญาได้ตกลงให้ส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาโดยปริยาย (implied margin) ภายในระยะเวลาพอสมควร (reasonable time) หลังครบกำหนดเวลา เจ้าของเรือจึงจะต้องให้มีการออกเดินเรือตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์จนกว่าการเดินทางเที่ยวสุดท้ายจะเสร็จสมบูรณ์

ประการที่สอง คือ การบัญญัติกฎหมายให้สิทธิแก่ชาร์เตอร์เรอร์โดยชัดเจนเช่นตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยตาม Section 389 วรรค 1 ซึ่งเป็นเรื่องการใช้สอยเรือในช่วงที่เกินกำหนดระยะเวลาตามสัญญา (Exceeding the Charter Period) มีบัญญัติดังนี้

³⁹ จิตติ ดิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 มาตรา 354 ถึงมาตรา 452, หน้า 40.

“เว้นแต่เมื่อมีการตกลงช่วงเวลาในการส่งมอบเรือคืนเอาไว้อย่างแน่นอน ผู้ขนส่งจะต้องเริ่มต้นการเดินทางที่ต่อไปแม้จะเกินระยะเวลาที่ตกลงกันในการส่งมอบเรือคืน แต่ความนี้มิให้ใช้บังคับถ้าเวลาที่เกินกำหนด (overlap) นั้นจะล่วงเลยเกินสมควร”

โดยบทบัญญัติตาม Section 389 ดังกล่าวนี้นี้มีความหมายในทำนองเดียวกันกับหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา คือ หากมิได้กำหนดช่วงเวลาสูงสุดที่ต้องส่งมอบเรือคืนไว้โดยชัดแจ้ง ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถมีคำสั่งให้เรือออกเดินทางได้หากคาดว่าจะสามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในระยะเวลาอันสมควรหลังครบกำหนดเวลาและเป็นคำสั่งโดยชอบที่เจ้าของเรือจะต้องปฏิบัติให้มีการเดินเรือจนสิ้นสุดการเดินทางโดยสมบูรณ์

ทั้งนี้ เนื่องจากการตีความสัญญาตามปกติประเพณีตามมาตรา 368 อันเป็นแนวทางที่เสนอในประการแรกนั้นอาจไม่ก่อให้เกิดสิทธิแก่ชาร์เตอร์เรอร์อย่างชัดเจนเพียงพอ โดยในบางครั้ง คู่กรณีต้องเป็นฝ่ายนำสืบว่ามีประเพณีเช่นนั้นอยู่จริง⁴⁰ นอกจากนี้ ถ้าหากมีการปรับใช้

⁴⁰ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9/2505 โจทก์ฟ้องว่า โจทก์ได้ทำสัญญาด้วยวาจาจะซื้อผลลำไยจากสวนของจำเลยในราคา 7,600 บาท ได้วางมัดจำไว้ครั้งหนึ่ง 3,800 บาทราคาที่เหลือจะชำระเมื่อเก็บผลลำไยในฤดูลำไย และมีข้อตกลงว่าหากลำไยไม่ได้ผลจะต้องคืนเงินมัดจำ ต่อมาได้มีพายุพัดแรงจัด ทำให้ลำไยสวนนี้หักเสียหายหมด การชำระหนี้ของจำเลยตกเป็นพันธียุติโจทก์ขอเงินมัดจำคืน จำเลยไม่ยอม จึงขอให้ศาลบังคับ

จำเลยให้การว่า การซื้อขายเป็นการตกลงซื้อดอกลำไยบนต้น และเป็นการซื้อขายเด็ดขาดไม่มีข้อตกลงว่าจะต้องคืนเงินมัดจำ

ข้อเท็จจริงได้ความตามคำพยานโจทก์ว่า ฝ่ายโจทก์ซึ่งเป็นผู้ซื้อเป็นผู้ดูแลต้นลำไยเอง การซื้อขายเป็นการเสี่ยงโชค ถ้าลำไยติดผลมากก็ได้กำไรมาก ถ้าติดผลน้อยหรือไม่ได้ผลเลยก็ขาดทุน ไม่ต้องคืนเงินมัดจำและได้ความตามที่จำเลยนำสืบว่าตามขนบธรรมเนียมประเพณีการซื้อขายลำไย เมื่อลำไยออกดอกจะมีผู้ซื้อมาดูและตกลงซื้อขายกัน ตามปกติชำระเงินกันครั้งหนึ่งก่อนอีกครั้งหนึ่งชำระเมื่อเก็บผลลำไยแล้ว ถ้าต่อมามีลำไยไม่มีผล จะเพราะเหตุใดก็ดี ผู้ขายไม่ต้องคืนเงินที่ได้รับไว้แล้ว และผู้ซื้อเป็นผู้ไปดูแลต้นลำไย รอดน้ำ ค่าไม้เอง

ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าสัญญาระหว่างโจทก์จำเลยรายนี้เป็นสัญญาที่ผู้ซื้อเป็นผู้ครอบครองดูแลรักษาต้นลำไย ผลได้เสียเป็นของผู้ซื้อถ้าเกิดผลเสียหายอย่างใดผู้ขายไม่ต้องคืนเงิน ถ้าได้ผลมากก็เป็นของผู้ซื้อฝ่ายเดียว เป็นการเสี่ยงโชคโดยคำนวณจากดอกลำไย และสุดแต่ดินฟ้าอากาศจะอำนวยให้เป็นผลสักเพียงใด จึงหาใช้สัญญาจะซื้อขายธรรมดาไม่ แม้จำเลยจะแถลงว่าการซื้อ

กับกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์ก็จะมีปัญหามากขึ้นเพราะการบังคับใช้มาตรา 368 นั้นจะไม่สอดคล้องกับมาตรา 570 ในเรื่องสัญญาเช่าไม่มีกำหนดเวลา กล่าวคือ มาตรา 570 กำหนดให้เกิดสัญญาเช่าไม่มีกำหนดเวลาและต้องบอกเลิกสัญญาตามมาตรา 566 แต่ถ้าหากบังคับใช้มาตรา 368 ผลทางกฎหมายจะเป็นไปตามความเข้าใจของคู่สัญญาและตามปกติประเพณี คือ สัญญาสิ้นสุดเมื่อการเดินเรือเที่ยวสุดท้ายสมบูรณ์โดยไม่ต้องมีการเลิกสัญญา ดังนั้น การบัญญัติกฎหมายโดยเฉพาะจึงจะทำให้ผลทางกฎหมายเป็นไปตามเจตนารมณ์ของสัญญาโดยสมบูรณ์ และชัดเจนกว่าแนวทางในประการแรก

นอกจากประเด็นเรื่องการที่ชาร์เตอร์เรอร์ควรได้รับอนุญาตให้ส่งมอบเรือคืนภายในระยะเวลาอันสมควรดังกล่าวแล้ว ยังมีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระในช่วงเวลาที่ใช้เรือเกินกำหนดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ ซึ่งตามปกติได้แก่อัตราค่าจ้างตามราคาตลาด โดยผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ในประเด็นต่อไปนี้

4.3.4 ผลทางกฎหมายของอัตราค่าจ้างตามราคาตลาดเมื่อส่งมอบเรือคืนล่าช้า

หากชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนล่าช้าและอัตราค่าจ้างในตลาดเพิ่มสูงขึ้นกว่าอัตราที่กำหนดในสัญญา ตามหลักกฎหมายต่างประเทศนั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระค่าจ้างในอัตราตลาดให้แก่เจ้าของเรือตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดระยะเวลาตามสัญญาและระยะเวลาที่ขยายโดยชัดแจ้ง (expressed margin) หรือระยะเวลาที่ขยายโดยปริยาย (implied margin) จนกว่าจะส่งมอบเรือคืน

จึงมีประเด็นปัญหาว่ามูลค่าของอัตราตามราคาตลาดนี้จะปรับใช้ภายใต้หลักกฎหมายไทยในเรื่องใด และเจ้าของเรือจะเรียกได้หรือไม่ ตั้งแต่เวลาใด

ขายรายนี้เป็นการซื้อขายลำไย แต่เมื่อได้ตกลงกันเช่นนี้ตั้งแต่ยังเป็นดอกลำไยอยู่ ก็ไม่ทำให้พฤติการณ์ดังกล่าวกลายเป็นสัญญาจะซื้อขายผลลำไยในภายหน้าไปโดยเหตุว่าคู่สัญญาตกลงซื้อขายกันแน่นอนแล้ว โดยคำนวณราคาจากดอกผลลำไยเป็นหลัก ฉะนั้น ต้องถือเอาตามคู่สัญญาตกลงกันได้ โจทก์จะเรียกเงินคืนจากจำเลยไม่ได้ พิพากษายืน

4.3.4.1 หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

4.3.4.1.1 ค่าเสียหาย

ก. ความหมายและลักษณะของค่าเสียหาย

ค่าเสียหาย หมายถึง จำนวนเงินที่ศาลสั่งให้ลูกหนี้ชำระแก่เจ้าหนี้เป็นการชดใช้ความเสียหาย ซึ่งหลักสำคัญเกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหายข้อแรกคือ ค่าเสียหายมิใช่เพื่อชดใช้ความเสียหาย (damages are compensatory) โดยมาตรฐานความคิดของความรับผิดชอบทางแพ่งในเรื่องค่าเสียหายนี้มีแนวคิดในการเยียวยาให้ผู้เสียหายกลับอยู่ในสถานะเดิมเสมือนว่าความเสียหายมิได้เกิดขึ้น ค่าเสียหายนั้นอาจแบ่งได้เป็นค่าเสียหายเพื่อละเมิด และค่าเสียหายในกรณีสัญญา ค่าเสียหายในกรณีผิดสัญญานี้จะต้องมิใช่เพื่อเป็นการลงโทษลูกหนี้ ดังนั้น ค่าเสียหายจะกำหนดให้ตามความเสียหายที่เป็นจริงและตามความเหมาะสมโดยมุ่งที่จะให้เป็นการชดใช้ตามที่โจทก์เสียหายนั้น⁴¹

กล่าวโดยเฉพาะเกี่ยวกับหลักการชดใช้ค่าเสียหายในเรื่องสัญญานั้น ก็คือมีเพื่อให้เจ้าหนี้ได้อยู่ในสถานะเหมือนอย่างว่าลูกหนี้ได้ชำระหนี้ให้ถูกต้องครบถ้วนทุกอย่างแล้ว มิใช่เป็นการทำให้เจ้าหนี้ได้กลับคืนสภาพเดิมเหมือนดังว่ามีหนี้ต่อกัน แต่เป็นการที่จะทำประโยชน์ก้าวหน้าเหมือนดังว่าได้มีการชำระหนี้ให้เจ้าหนี้ไปแล้ว (การกลับคืนสู่สถานะเดิมในเรื่องผลการเลิกสัญญาตามมาตรา 391 ก็ยังมีวรรคท้ายที่ไม่ตัดสิทธิในการเรียกเอาค่าเสียหายเพื่อให้ได้ประโยชน์ก้าวหน้าออกไปอีก) ด้วยเหตุนี้ เจ้าหนี้จึงชอบที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ไม่เฉพาะแต่จะทดแทนประโยชน์ที่ต้องเสียหรือชกเนื้อขาดทุนไปเท่านั้น แต่จะเรียกเอาค่าทดแทนผลประโยชน์หรือกำไรที่ควรจะได้ก็ได้ด้วย คือ เรียกเอาค่าสินไหมทดแทนได้ที่ขาดทุนและไม่ได้กำไร⁴²

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า แม้มาตรา 222 จะบัญญัติว่า “การเรียกเอาค่าเสียหายนั้นได้แก่เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้” แต่อันที่จริง การไม่ชำระหนี้ที่จะพึงเรียกเอาค่าเสียหายได้นั้น มิได้หมายความว่าเฉพาะการที่ไม่ชำระ

⁴¹ โสภณ รัตนกร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้, หน้า 161-163.

⁴² เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2, หน้า 653-654.

หนี้เสียเลยเท่านั้น ในกรณีแม้ที่ได้มีการชำระหนี้ แต่ได้ชำระล่าช้าผิดเวลาไปก็ดี หรือผิดสถานที่ ผิดวัตถุประสงค์แห่งหนี้ไปก็ดี เจ้าหนี้ชอบที่จะเรียกเอาค่าเสียหายอันเกิดแต่การนั้นได้ด้วย อีกนัยหนึ่ง การชำระหนี้ผิดความประสงค์แห่งหนี้อย่างใด ๆ นับว่าเป็นการไม่ชำระหนี้ ทำให้เจ้าหนี้มีสิทธิ เรียกค่าสินไหมทดแทนได้ทั้งนั้น⁴³

นอกจากนี้ แม้มาตรา 222 จะใช้คำว่า “ค่าสินไหมทดแทน” แต่ในทางตำรา มีความเห็นว่าค่าเสียหายเป็นได้เฉพาะตัวเงินเท่านั้นซึ่งต่างกับค่าสินไหมทดแทนในละเมิดตาม มาตรา 438 ที่อาจเป็นการคืนทรัพย์สินก็ได้ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ มีการใช้คำว่าค่าเสียหาย และค่าสินไหมทดแทนในทำนองที่ทดแทนกันได้

บทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เกี่ยวกับค่าเสียหายในเรื่อง สัญญามีด้วยกันหลายกรณี คือ

- (1) ค่าเสียหายในกรณีไม่ชำระหนี้ ตามมาตรา 213 วรรคท้าย
- (2) ค่าเสียหายในกรณีชำระหนี้บกพร่อง หรือที่เรียกว่าไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์ อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ตามมาตรา 215 ซึ่งอาจเป็นการชำระหนี้ผิดเวลา ผิดสถานที่ หรือ ทรัพย์สินเป็นวัตถุแห่งหนี้มีความชำรุดบกพร่อง
- (3) ค่าเสียหายในกรณีเลิกสัญญา ตามมาตรา 391 วรรคท้าย

ข. ค่าเสียหายตามปกติและค่าเสียหายอันเกิดแต่ พฤติการณ์พิเศษ

เมื่อเจ้าหนี้เรียกค่าเสียหายแล้ว ศาลอาจกำหนดค่าเสียหายให้โดยมีขอบเขตใน การกำหนดค่าเสียหายว่ามีได้เพียง 2 กรณีเท่านั้น ได้แก่ ค่าเสียหายตามปกติตามมาตรา 222 วรรค 1 และค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ ตามมาตรา 222 วรรค 2 ซึ่งมีบัญญัติ ดังนี้

“มาตรา 222 การเรียกเอาค่าเสียหายนั้น ได้แก่เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้”

เจ้าหนี้จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ แม้กระทั่งเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่ พฤติการณ์พิเศษ หากว่าคู่กรณีที่เกี่ยวข้องได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์เช่นนั้น ล่วงหน้าก่อนแล้ว”

⁴³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 645.

ค่าเสียหายตามปกติ คือ ค่าเสียหายที่ตามปกติคนทั่วไปย่อมคาดเห็นได้ว่าจะเกิดความเสียหายอย่างไรหากเกิดการไม่ชำระหนี้ขึ้น ฉะนั้น ค่าเสียหายตามปกติมีองค์ประกอบ ดังนี้

- ก) เป็นค่าเสียหายเพื่อชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นตามปกติซึ่งใคร ๆ ก็รู้ว่าถ้าไม่ชำระหนี้จะเกิดความเสียหายเช่นนั้น ดังนั้น เมื่อลูกหนี้ยังบิดพลิ้วขัดขืนไม่ชำระหนี้เกิดความเสียหายขึ้นแก่เจ้าหนี้ก็เป็นธรรมดาที่ลูกหนี้จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าหนี้
- ข) ความเสียหายที่เป็นผลปกตินั้นต้องเป็นผลอันเกิดจากการไม่ชำระหนี้

ค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ คือ ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นตามปกติจากการไม่ชำระหนี้ กล่าวคือ ความเสียหายนั้นไม่ใช่เป็นเรื่องที่คนทั่วไปอาจคาดเห็นได้ แต่เป็นความเสียหายพิเศษอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ เพราะฉะนั้น ลูกหนี้จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายนี้ก็ต่อเมื่อลูกหนี้ได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นว่าความเสียหายพิเศษจะเกิดขึ้นหากว่าลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ขึ้น ฉะนั้น ค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษมีองค์ประกอบ ดังนี้

- ก) เป็นค่าเสียหายเพื่อชดเชยความเสียหายอันเกิดขึ้นจากพฤติการณ์พิเศษ
- ข) ผลพิเศษดังกล่าวนั้นคู่กรณีได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์เช่นนั้นล่วงหน้าก่อนแล้ว
- ค) ความเสียหายอันเกิดขึ้นจากพฤติการณ์พิเศษต้องเป็นผลอันเกิดจากการไม่ชำระหนี้
- ง) ต้องเป็นผลซึ่งโดยลักษณะวิชาชีพ ความเป็นอยู่ หรือจารีตประเพณีของหนี้ขึ้น ๆ อาจเกิดขึ้นได้⁴⁴

การคาดเห็นพฤติการณ์พิเศษนี้เป็นเงื่อนไขสำคัญที่จะทำให้ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบเนื่องจากการที่จะให้ลูกหนี้จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดการคาดคะเนแล้วก็จะไม่เป็นธรรม เพราะถ้าหากลูกหนี้ได้คาดเห็นถึงพฤติการณ์พิเศษเช่นนั้นเสียก่อนแล้ว เขาอาจชวนขวยจัดการชำระหนี้ให้จงได้ โดยตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1310/2480 วินิจฉัยว่าต้องแปลได้จากการทำสัญญาว่าคู่กรณีคาดเห็นก่อนแล้ว แสดงว่าต้องคาดเห็นอยู่แล้วในการทำสัญญากัน แต่ต่อมามีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 824/2491 วินิจฉัยว่าไม่ต้องคาดเห็นในเวลาทำสัญญา หากคาดเห็นแล้วในเวลาผิดสัญญาก็ต้องรับผิดชอบ และมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1368/2494 และ

⁴⁴ พรรณิภา บุรพาชีพ, “ค่าเสียหายอันเกิดแต่การไม่ชำระหนี้,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท มหาวิทยาลัยรามคำแหง, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522), หน้า 132.

1599/2527 ดำเนินตาม เป็นเหตุให้โจทก์เรียกค่าเสียหายได้โดยคิดตามราคาที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ ไปจนถึงราคาในวันฟ้อง (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 143/2491) ไม่ถือเพียงราคาที่สูงขึ้นเพียงวันผิดสัญญาเช่นเดิม (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 815/2486 และ 1015/2487)

ส่วนในการพิสูจน์ถึงการคาดเห็นนั้น ท่านศาสตราจารย์ ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมชได้ให้ข้อพึงสังเกตว่าในการที่จะพิสูจน์ว่าลูกหนี้สามารถคาดเห็นถึงความเสียหายพิเศษได้หรือไม่นั้น บางที่เป็นเรื่องที่พิสูจน์ยาก เพราะเป็นเรื่องความในใจของลูกหนี้ จึงได้แต่พิสูจน์ถึงพฤติการณ์แวดล้อมซึ่งสื่อให้เห็นว่าลูกหนี้ควรจะได้อาคัดเห็นพฤติการณ์พิเศษเช่นนั้นแล้ว ซึ่งถ้าตามฐานะความเกี่ยวข้องและกรณีแวดล้อมทั้งหลายที่เจ้าหนี้ได้นำสืบนั้น แสดงว่าลูกหนี้ได้คาดเห็นก็ย่อมจะเพียงพอ และศาลอาจตัดสินให้ลูกหนี้ใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ตามมาตรา 222 วรรค 2 เช่น เจ้าหนี้เป็นพ่อค้ารับซื้อข้าวไปขาย เคยติดต่อซื้อข้าวจากลูกหนี้มาก่อนแล้ว และซื้อเป็นจำนวนมาก ซึ่งบ่งบอกว่าซื้อเอาไปขาย ไม่ใช่ซื้อไปกิน ประจวบว่าเป็นปีที่น้ำท่วมมาก ข้าวแพงกำลังขึ้นราคาอยู่ทุก ๆ วัน เจ้าหนี้อาจตกลงซื้อข้าวจากลูกหนี้ แต่ลูกหนี้ละเลยไม่ชำระหนี้ส่งข้าวให้ กลับเอาไปขายให้คนอื่น ตามกรณีแวดล้อมต่าง ๆ เช่นนี้ ความเสียหายในการที่เจ้าหนี้ไม่ได้ข้าวไปขายได้กำไรในช่วงเวลาที่กำลังขึ้นราคาเช่นนี้ ควรที่ลูกหนี้จะได้คาดเห็นแล้ว แม้ลูกหนี้จะเป็นคนเช่าข้าวทำไม่ถึงการณ์ แต่โดยพฤติการณ์ที่ใคร ๆ ก็ควรจะได้อาคัดเห็นเหตุการณ์พิเศษเช่นนี้ได้ ลูกหนี้จะเถียงว่าตนมิได้อาคัดเห็นนั้นฟังไม่ขึ้น เพราะเป็นเรื่องที่ควรจะได้อาคัดเห็นอยู่แล้ว⁴⁵

ส่วนค่าเสียหายที่เรียกไม่ได้ ก็คือ ค่าเสียหายที่มีผลโดยตรงจากการไม่ชำระหนี้⁴⁶ ความเสียหายที่ไม่แน่นอน⁴⁷ ค่าเสียหายซ้ำซ้อน⁴⁸ และค่าเสียหายทางจิตใจ⁴⁹

⁴⁵ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2, หน้า 657-658.

⁴⁶ เคยเรียกกันว่า “ความเสียหายไกลต่อเหตุ” ดู เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2, หน้า 660. ; คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1715/2523 โจทก์ฟ้องขับไล่จำเลยออกจากตึกแถวและที่ดินของโจทก์และเรียกค่าเสียหาย โดยกล่าวในคำฟ้องว่า หากจำเลยออกจากตึกแถวและที่ดินของโจทก์แล้วโอนขายให้กับ ส. ได้ตามสัญญาที่โจทก์ทำไว้กับ ส. โจทก์จะได้รับชำระราคาที่ดินที่ยังค้างชำระจาก ส. ซึ่งเงินจำนวนนี้โจทก์ย่อมนำไปทำธุรกิจหาผลประโยชน์ต่อไปได้ อย่างน้อยที่สุดนำไปฝากธนาคารก็จะได้ออกเบี้ยร้อยละ 8 ต่อปี ดังนั้นค่าเสียหายดังกล่าวเป็นค่าเสียหายที่ไกลกว่าเหตุ การที่จำเลยไม่ยอมออกจากตึกแถวหรือออกจากที่ดินแล้วชำระค่าเสียหายควรเป็นจำนวนเงินเท่ากับค่าเช่า

ค. หน้าทีการพิสูจน์ในการเรียกค่าเสียหาย

จากหลักที่ว่า ค่าเสียหายมีไว้เพื่อชดใช้ความเสียหาย ไม่ใช่เพื่อการลงโทษหรือให้เจ้าหน้าที่แสวงหากำไรจากลูกหนี้ และตามกฎหมายลักษณะพยานที่ว่า “ผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นนำสืบ” ดังนั้น ถ้าโจทก์บรรยายฟ้องว่าได้รับความเสียหายและเรียกค่าเสียหายมาจำนวนหนึ่งแล้วโจทก์จะต้องพิสูจน์ความเสียหายเสมอ แม้จำเลยจะไม่ได้ต่อสู้ก็ตาม แต่เมื่อโจทก์นำสืบให้เห็นว่าตนเสียหายแล้ว แม้จะนำสืบไม่ได้ครบถ้วนหรือสืบถึงจำนวนค่าเสียหายได้ไม่แน่นอน ศาลก็อาจกำหนดค่าเสียหายให้ตามที่เห็นสมควรได้ตามพฤติการณ์ที่ปรากฏในคดี (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1086/2509⁵⁰, 225/2539⁵¹)

⁴⁷ ความเสียหายในอนาคตซึ่งยังไม่แน่นอนว่าจะเกิดขึ้นหรือไม่หรือเป็นเพียงการคาดคะเนซึ่งไม่มีพยานสนับสนุนให้นำเชื่อว่าจะเกิดขึ้น ศาลย่อมไม่กำหนดความเสียหายดังกล่าวให้ แต่ความเสียหายในอนาคตใดที่แน่นอนว่าจะเกิดก็เรียกร้องให้ชดใช้ได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1105/2495, 800/2496, 2087/2497, 256/2502)

⁴⁸ จากหลักที่ว่าค่าเสียหายเพื่อชดใช้ความเสียหาย เจ้าหน้าที่จึงไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายซ้ำซ้อนกัน ในกรณีที่เจ้าหน้าที่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายหลายชนิด เจ้าหน้าที่อาจต้องเลือกเพียงบางชนิด ดู โสภณ รัตนากร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้, หน้า 186.

⁴⁹ ความเสียหายทางจิตใจที่มีใช้ตัวเงินซึ่งมิได้เกิดจากการทำละเมิดตามมาตรา 446 แต่เกิดจากการไม่ชำระหนี้ตามสัญญา เช่น ชายบัตรเข้าดูภาพยนตร์ล่วงหน้าไปแล้ว ถึงเวลาไม่มีที่นั่งตามเลขหมายในบัตรให้ผู้ซื้อบัตรนั่งดูภาพยนตร์ ผู้ซื้อบัตรเรียกค่าเสียหายเพราะผิดหลักหรือเสียใจเพราะไม่ได้นั่งดูภาพยนตร์ตามที่นั่งในบัตรไม่ได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 655/2499)

⁵⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1086/2509 (ประชุมใหญ่) ค่าเสียหายฐานผิดสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222 นั้น แม้โจทก์จะนำสืบถึงค่าเสียหายไม่ได้ ศาลก็คำนวณค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นให้โจทก์ได้ตามพฤติการณ์ที่ปรากฏในคดี

⁵¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 225/2539 โจทก์ฟ้องให้ใช้เงินแก่โจทก์ตามราคาที่ดินขณะฟ้อง ส่วนที่เพิ่มขึ้นจากราคาที่ดินที่ตกลงทำสัญญาจะซื้อขายกันนี้เป็นเงินที่โจทก์ขาดประโยชน์เนื่องจากการที่จำเลยไม่ได้จดทะเบียนโอนที่ดินให้เป็นของโจทก์ตามสัญญาจะซื้อขายถือเป็นการเรียกค่าเสียหายจากการที่จำเลยไม่ปฏิบัติตามสัญญาแม้จำเลยไม่ได้ให้การโต้แย้งจำนวนเงินค่าเสียหายดังกล่าว โจทก์ผู้กล่าวอ้างก็มีหน้าที่นำสืบถึงจำนวนค่าเสียหายของโจทก์และศาลมีอำนาจพิจารณา กำหนดค่าเสียหายให้ตามที่สมควร ดังนั้น การที่ศาลอุทธรณ์กำหนดค่าเสียหาย

4.3.4.2 วิเคราะห์ผลทางกฎหมายของอัตราค่าจ้างตามราคาตลาดเมื่อส่งมอบเรือคืนล่าช้า

เนื่องจากข้อ 10. ของ NYPE 93 ได้กำหนดให้ค่าจ้างจะคำนวณจนถึงเวลาที่ส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือ ดังนั้น แม้ในช่วงที่อัตราค่าจ้างลดลง เจ้าของเรือจะยังคงเรียกอัตราค่าจ้างได้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาจนกว่าจะส่งมอบเรือคืน⁵²

แต่ในปัญหาว่าหากอัตราค่าจ้างในตลาดสูงขึ้นในระหว่างระยะเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์ใช้เรือเมื่อเกินกำหนดระยะเวลาตามสัญญานั้น มีปัญหาว่าเจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายเป็นส่วนต่างที่เพิ่มขึ้นระหว่างอัตราตลาดกับอัตราตามสัญญาเหมือนดังเช่นตามหลักกฎหมายต่างประเทศที่ได้ศึกษามาแล้วได้หรือไม่

การที่คู่สัญญากำหนดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือไม่ว่าจะกำหนดแต่เพียงจำนวนวันหรือเดือนหรือปี เช่น สัญญามีกำหนดระยะเวลาชาร์เตอร์เรือ 6 เดือน หรือระบุจำนวนระยะเวลาส่งมอบเรือคืนขั้นสูงสุดโดยชัดแจ้ง (expressed margin) ด้วย เช่น “ระยะเวลาชาร์เตอร์เรือมีกำหนด 6 เดือน โดยชาร์เตอร์เรอร์สามารถส่งมอบเรือคืน 20 วันหลังครบกำหนดได้โดยไม่ถือเป็นการผิดสัญญา” ก่อให้เกิดผลทางกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่ในการส่งมอบเรือคืนของชาร์เตอร์เรอร์แตกต่างกันตามหลักกฎหมายต่างประเทศ กล่าวคือ หากกำหนดระยะเวลาส่งมอบเรือคืนขั้นสูงสุดโดยชัดแจ้งแล้วจะไม่สามารถขยายระยะเวลาโดยปริยาย (implied margin) ได้ แต่ภายใต้กฎหมายไทยมิได้มีหลักกฎหมายเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา การที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนล่าช้ากว่าที่กำหนดในสัญญาแม้ว่าจะเป็นระยะเวลาพอสมควรจึงเป็นการผิดสัญญา ดังได้วิเคราะห์ในวิเคราะห์ในหัวข้อ 4.3.3 แล้วนั้น

และภายใต้ระบบกฎหมายสัญญาของไทย เจ้าหนี้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อเยียวยาความเสียหายอันเกิดจากการผิดสัญญาได้ตามมาตรา 215⁵³ โดยหลักในการเรียก

ให้โจทก์เป็นเงิน 280,000 บาทจึงไม่เป็นการวินิจฉัยนอกประเด็นหรือวินิจฉัยข้อเท็จจริงที่ไม่ได้ว่ากล่าวกันมาโดยชอบในศาลชั้นต้น

⁵² ตามนัยคดี The London Explorer (1971) โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.1.4 ข.

⁵³ มาตรา 215 บัญญัติว่า “เมื่อลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ไซ้ เจ้าหนี้จะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่การนั้นก็ได้”

ค่าเสียหายภายใต้กฎหมายไทยข้อแรก คือ ต้องมีความเสียหายตามถ้อยคำในมาตรา 222 ที่ว่า “การเรียกเอาค่าเสียหายนั้น ได้แก่เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย...” ซึ่งการที่ชาร์เตอร์เรอร์ยังคงใช้สอยเรือเมื่อล่วงเลยกำหนดเวลาตามสัญญาและในเวลานั้นอัตราค่าจ้างในตลาดสูงขึ้น แต่เจ้าของเรือไม่สามารถนำเรือออกให้ชาร์เตอร์ในตลาดเพื่อรับค่าจ้างในอัตราที่สูงขึ้นได้ จึงชัดเจนว่าเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของเรือ

เมื่อเกิดความเสียหายแล้ว ปัญหาต่อไปที่ต้องพิจารณามีว่าส่วนต่างระหว่างอัตราตามสัญญาและอัตราตลาดนั้นมีลักษณะเป็นค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามปกติหรือค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษตามขอบเขตของการกำหนดค่าเสียหายในมาตรา 222 หรือไม่ โดยข้อแตกต่างที่สำคัญระหว่างค่าเสียหายทั้ง 2 ประเภท คือ ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามปกติเป็นค่าเสียหายที่บุคคลทั่วไปสามารถคาดเห็นได้ว่าจะเกิดขึ้นจากการไม่ชำระหนี้ แต่ค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนั้นจะต้องมีพฤติการณ์พิเศษเกิดขึ้นและลูกหนี้ได้คาดเห็นอยู่ก่อนแล้ว ซึ่งพฤติการณ์พิเศษคืออะไรนั้นยังไม่มีคำอธิบายที่ชัดเจนจึงจะต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงในแต่ละเรื่องไป โดยผู้เขียนได้รวบรวมคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้วางหลักในเรื่องค่าเสียหายตามปกติและค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษในกรณีสัญญาต่าง ๆ ได้แก่สัญญาซื้อขาย สัญญาเช่าซื้อ และสัญญาเช่าทรัพย์สินซึ่งพอจะใกล้เคียงกับประเด็นที่จะต้องพิจารณาในเรื่องอัตราค่าจ้างตามราคาตลาดเมื่อชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนล่าช้าเพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์ต่อไป

ในกรณีสัญญาซื้อขาย ได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาวินิจฉัยว่าเมื่อผู้ขายผิดสัญญาโดยไม่ส่งมอบทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งสัญญา ค่าเสียหายจากการที่ราคาทรัพย์สินที่ซื้อขายสูงขึ้นเป็นค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามปกติ ซึ่งศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายให้โจทก์ตามที่เห็นสมควรได้* ดังนี้

* แต่กำไรที่ผู้ซื้อคาดว่าจะได้รับจากการนำทรัพย์สินที่ซื้อไปขายต่อบุคคลอื่นนั้นเป็นความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบเมื่อได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นล่วงหน้าแล้ว เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4844/2545 โจทก์ประกอบธุรกิจขายสินค้า โทรศัพท์เคลื่อนที่และโจทก์ได้สั่งซื้อสินค้ามาเพื่อขายหากำไรในประเทศไทย ซึ่งนำเชื่อว่าจำเลยเองก็ทราบดีอยู่แล้วถึงความในข้อนี้เพราะสินค้านี้มีจำนวนมาก และจำเลยได้ติดต่อทำธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าให้แก่โจทก์มาเป็นเวลานานหลายปีแล้ว การที่สินค้าของโจทก์สูญหายไปจำเลยควรจะคาดเห็นได้ว่าโจทก์จะต้องได้รับความเสียหายในส่วนที่เป็นค่าขาดกำไรจากการขายสินค้า

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1120/2514 (ประชุมใหญ่) จำเลยผิดสัญญาจะขายที่ดินพร้อมด้วยที่ดินแก๊วโทก โทกที่บรรยายฟ้องเกี่ยวกับค่าเสียหายว่า หากจำเลยปฏิบัติตามสัญญาให้โทกที่รับซื้อได้ถ้าโทกจะขาย มีผู้มาขอซื้อในราคา 450,000 บาท เพราะหลังจากทำสัญญาแล้ว ตึกแถวพร้อมด้วยที่ดินนี้มีราคาสูงขึ้นตามสภาพเพราะอยู่ริมถนนและเป็นทำเลที่เจริญด้วยการค้า โทกที่ขาดประโยชน์ที่ควรได้เป็นกำไรจากการขายไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท แล้วโทกก็นำสืบว่า โทกที่ซื้อที่ดินและตึกพิพาทไว้เพื่อค้าขายเอง เมื่อรับโอนมาแล้วถ้ามีคนมาซื้อในราคาดีก็ขาย และว่าตึกแถวนี้อยู่ในทำเลที่มีโรงพยาบาลและตลาด ราคาจึงสูงขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งถ้าโทกจะขายในขณะนี้ จะขายได้ในราคาไม่ต่ำกว่า 450,000 บาท โดยมีผู้มาขอซื้อแล้ว 2 ราย รายละ 450,000 บาท โทกก็ยังไม่ขาย เพราะยังไม่ได้รับโอนและที่ดินพร้อมด้วยตึกแถวซึ่งอยู่ใกล้ ๆ ก็ขายได้ราคาถึง 550,000 บาท การที่โทกบรรยายฟ้องและนำสืบดังนั้นก็เพื่อแสดงว่า ที่ดินและตึกพิพาทมีราคาสูงขึ้นตามสภาพของทำเลที่ดีเท่านั้น ข้ออ้างตามคำฟ้องและข้อนำสืบของโทก แสดงว่าโทกยังมีได้มีข้อผูกพันที่จะต้องขายต่อให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใด อันจะทำให้โทกได้กำไรเป็นจำนวนเท่าใด หรือว่า ถ้าโทกโอนขายให้ผู้หนึ่งไม่ได้โทกจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เป็นจำนวนเท่าใด ค่าเสียหายที่โทกเรียกจากจำเลยจึงเป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การที่จำเลยไม่ส่งมอบตึกและที่ดินพิพาทให้โทกหาใช่ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษไม่ โทกเรียกค่าเสียหายโดยอ้างว่าโทกขาดประโยชน์เป็นจำนวน 100,000 บาท เท่ากำไรที่โทกอาจได้จากการขายต่อ แต่เมื่อยังฟังไม่ได้เป็นการแน่นอนว่าโทกจะขายได้กำไรเท่าไรนั้นจริง ศาลมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายให้โทกตามที่เห็นสมควรได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2101/2514 ตัวแทนของเจ้าของทำสัญญาจะขายที่ดินและตึกแถวให้โทกแล้วเจ้าของกลับโอนที่ดินและตึกนั้นให้ผู้อื่นไป การที่เคยมีผู้มาขอซื้อที่ดินและตึกนั้นจากโทกในราคาเป็นเงินจำนวนหนึ่งเพียงเท่านั้นยังถือไม่ได้ว่าโทกได้รับความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษเท่ากับราคาที่มีผู้มาขอซื้อนั้น แต่ถือได้ว่าที่ดินและตึกนั้นมีราคาเพิ่มขึ้นแน่นอนซึ่งเป็นการเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นจากการไม่ชำระหนี้ของฝ่ายเจ้าของที่ดินและตึก ศาลย่อมมีอำนาจกำหนดค่าเสียหายให้ตามจำนวนที่เห็นสมควร

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2339/2517 เมื่อลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ เจ้าหนี้จะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่การ

ดังกล่าว ดังนั้น จำเลยจึงต้องรับผิดชอบโทก สำหรับความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนี้ด้วย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222 วรรค 2

นั้นก็ได้อีก ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 215 และเจ้าหนี้จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้แม้กระทั่งเพื่อความปลอดภัยอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ หากว่าคู่กรณีได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์เช่นนั้นล่วงหน้าก่อนแล้ว ตามมาตรา 222 วรรค 2 แต่คดีนี้ความเสียหายที่โจทก์ผู้เป็นเจ้าหนี้เรียกร้องมานั้น เป็นเพียงความหวังของโจทก์เท่านั้นโจทก์จะขายที่พิพาทได้ในราคานั้นหรือไม่ ไม่เป็นที่แน่นอน ยังฟังไม่ได้ว่าโจทก์ได้รับความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ แต่ที่พอคาดหมายได้ว่า ที่พิพาทซึ่งมีทางหลวงตัดผ่านไปแล้วนั้น ต้องมีราคาเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นจากการไม่ชำระหนี้ของจำเลย ศาลมีอำนาจกำหนดให้ตามที่เห็นสมควร

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 699/2545 จำเลยที่ 1 ไม่โอนสิทธิการเช่าที่ดินและอาคารพาณิชย์ให้แก่โจทก์ตามสัญญาซื้อขาย โจทก์ยอมมีสิทธิได้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อความปลอดภัยอันเกิดจากการไม่ชำระหนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 215 ประกอบมาตรา 222 โดยต้องเป็นความเสียหายที่ปกติย่อมเกิดขึ้นหรือเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วจริง ๆ ดังนั้น เมื่อขณะจำเลยที่ 2 เสนอขายอาคารพาณิชย์พิพาทมีราคาห้องละ 2,000,000 บาท แต่จำเลยที่ 2 ระบุว่าขณะเปิดความอาคารพิพาทมีราคาห้องละ 3,000,000 บาท ที่ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์กำหนดค่าเสียหายให้โจทก์ห้องละ 850,000 บาท จึงเหมาะสมแล้ว

ในกรณีสัญญาเช่าซื้อ ได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาวินิจฉัยว่าเมื่อลูกหนี้ผิดนัดชำระค่าเช่าซื้อ ผู้ให้เช่าซื้อจึงเลิกสัญญา แต่ผู้เช่าซื้อยังไม่ส่งมอบทรัพย์สินคืน ค่าเสียหายของเจ้าหนี้คือค่าใช้ทรัพย์สินหรือค่าขาดประโยชน์ในการนำทรัพย์สินออกให้เช่าอันเป็นค่าเสียหายตามปกติดังคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5861/2545 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 574 บัญญัติไว้เพียงว่า เมื่อมีการบอกเลิกสัญญาเช่าซื้อเพราะผู้เช่าซื้อผิดนัดชำระค่าเช่าซื้อ ผู้ให้เช่าซื้อจะมีสิทธิรับเงินที่ผู้ให้เช่าซื้อรับไว้และกลับเข้าครอบครองทรัพย์สินที่ให้เช่าซื้อเท่านั้น การที่โจทก์ผู้ให้เช่าซื้อกำหนดให้จำเลยที่ 1 ผู้เช่าซื้อต้องชำระค่าเช่าซื้อทั้งหมดในขณะที่โจทก์มีสิทธิกลับเข้าครอบครองรถยนต์ ย่อมเป็นการใช้สิทธิเรียกร้องซ้ำซ้อนกัน ไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าว โจทก์ไม่มีสิทธิเรียกร้องให้จำเลยที่ 1 ชำระค่าเช่าซื้อที่ค้างชำระก่อนสัญญาเลิกกันได้ คงเรียกได้แต่ค่าใช้ทรัพย์สินตลอดเวลาที่จำเลยที่ 1 ครอบครองทรัพย์สินอยู่ตามประมวล

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 391 วรรคสาม และค่าเสียหายอื่นที่จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบ นอกเหนือจากค่าเสียหายอันเกิดจากการใช้ทรัพย์สินโดยชอบ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1585/2517 ข้อเท็จจริงมีว่าจำเลยได้ทำสัญญาเช่าซื้อรถยนต์จากโจทก์ไป 5 คัน จำเลยที่ 2 เป็นผู้ค้าประกันการเช่าซื้อตามสัญญาทั้งสองฉบับ จำเลยผิดนัดไม่ชำระค่าเช่าซื้อ โจทก์จึงเลิกสัญญากับจำเลยตั้งแต่จำเลยผิดนัด จำเลยมีหน้าที่ที่จะต้องส่งมอบรถที่เช่าซื้อคืนให้โจทก์ตามสัญญา แต่จำเลยไม่ส่งมอบคืนเพิ่งจะมาส่งคืนในภายหลังทำให้โจทก์เสียหายขาดประโยชน์ที่ควรจะได้จากการเอารถออกให้เช่า ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าโจทก์มีรถไว้ให้เช่า การที่รถอยู่ในความครอบครองของจำเลยตลอดเวลาที่จำเลยผิดนัด โจทก์ใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินนั้นไม่ได้ ยิ่งเห็นอยู่ในตัวว่าโจทก์ยอมเสียหายขาดประโยชน์ที่จะพึงได้จากการให้เช่าทรัพย์สินนั้น มิใช่ความเสียหายพิเศษซึ่งจำเลยไม่อาจคาดเห็นล่วงหน้า จำเลยจึงต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายนั้น

สำหรับในกรณีของสัญญาเช่านั้นศาลฎีกาวินิจฉัยว่าถ้าผู้เช่าทรัพย์สินไม่ส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนหลังจากเลิกสัญญาเช่าแล้ว ผู้ให้เช่าเรียกค่าเสียหายได้เท่ากับค่าเช่า* เช่น ตามคำพิพากษาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 804/2497 เมื่อสัญญาเช่าระงับลงแล้ว ผู้เช่าส่งมอบเรือคืนไม่ได้เพราะพฤติการณ์ที่ผู้เช่าต้องรับผิดชอบ ผู้เช่าต้องใช้ค่าทดแทนในการนี้ตามจำนวนค่าเช่า

* มีข้อสังเกตว่าการที่สัญญาเช่าเลิกกันแล้วแต่ผู้เช่ายังคงครอบครองทรัพย์สินที่เช่าอยู่นั้น ผู้ให้เช่าอาจฟ้องผู้เช่าในฐานะสัญญาหรือฐานละเมิดก็ได้ แต่สามารถใช้สิทธิได้เพียงฐานเดียว เพราะเป็นค่าเสียหายมูลกรณีเดียวกัน ดังตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 923/2549 สัญญาเช่าอาคารทั้งสองฉบับครบกำหนดเวลาเช่าตามที่ได้ตกลงกันไว้แล้ว สัญญาเช่ายอมระงับลง โดยมีพักต้องบอกกล่าวก่อน จำเลยซึ่งเป็นผู้เช่ามีหน้าที่ต้องส่งคืนอาคารที่เช่าแก่โจทก์ซึ่งเป็นผู้ให้เช่า การที่จำเลยไม่ยอมส่งคืนอาคารที่เช่า เป็นการผิดสัญญาเช่าและการที่จำเลยยังคงครอบครองอาคารที่เช่าต่อไปโดยโจทก์ไม่ยินยอมเป็นการกระทำละเมิดต่อโจทก์ โจทก์ยอมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากจำเลยได้ทั้งฐานผิดสัญญาและฐานละเมิด เพียงแต่เมื่อใช้สิทธิเรียกเอาเบี้ยปรับฐานผิดสัญญาแล้วโจทก์ไม่อาจใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนฐานละเมิดได้ เพราะเป็นค่าเสียหายมูลกรณีเดียวกัน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1141/2502 ค่าสินไหมทดแทนในการที่ผู้เช่าออกจากสถานที่เช่านั้นซ้ำ นั้น ตามธรรมดาควรจะเป็นจำนวนเงินเท่ากับค่าเช่าเป็นรายวัน ส่วนค่าเสียหายอื่นนอกจากนี้นับว่าเป็นค่าเสียหายในพฤติการณ์พิเศษ ซึ่งผู้เช่าจะต้องรู้ถึงความเสียหายพิเศษนี้ในระยะเวลาอันสมควรก่อนที่ตกลงไว้ว่าจะออกจากสถานที่เช่า ผู้ให้เช่าจึงจะเรียกกรังค่าเสียหายในพฤติการณ์พิเศษนี้จากผู้เช่าได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1715/2523 โจทก์ฟ้องว่าจำเลยทำสัญญาเช่าตึกแถวจากโจทก์ สัญญาครบกำหนดแล้วโจทก์ตกลงขายที่ดินและตึกแถวให้แก่ ส. ในราคา 4,200,000 บาท ส. จะชำระราคาทั้งหมดในวันจดทะเบียนซื้อขาย แต่โจทก์ต้องจัดการให้จำเลยออกไปจากที่ดินและตึกแถวเสียก่อน โจทก์จึงมีหนังสือบอกเลิกสัญญาเช่ากับจำเลย ให้จำเลยและบริวารออกจากตึกแถวภายในกำหนด จำเลยทราบแล้ว ถึงกำหนดจำเลยไม่ยอมออกทำให้โจทก์ได้รับความเสียหายขาดประโยชน์จากการที่โจทก์จะนำเงินค่าที่ดินและตึกแถวที่จะได้รับชำระจาก ส. ไปทำธุรกิจหาผลประโยชน์ต่อไป อย่างน้อยที่สุดนำไปฝากธนาคารประเภทฝากประจำก็จะได้ดอกเบี้ยร้อยละ 8 ต่อปี คิดเป็นเงินเดือนละ 25,333 บาท จึงขอให้ขับไล่จำเลยและให้จำเลยใช้ค่าเสียหายดังกล่าว ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า เห็นว่าค่าเสียหายดังกล่าวเป็นค่าเสียหายที่ไกลกว่าเหตุ การที่จำเลยไม่ยอมออกจากตึกแถวที่เช่าหรือออกจากตึกแถวที่เช่าล่าช้า ค่าเสียหายควรเป็นจำนวนเงินเท่ากับค่าเช่า คดีนี้จำเลยเบิกความรับว่าชำระค่าเช่าให้โจทก์เดือนละ 7,000 บาท ค่าเสียหายที่โจทก์ควรจะได้รับก็คือเดือนละ 7,000 บาท

เนื่องจากมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินกับสัญญาเช่าทรัพย์สินเรือแบบมีกำหนดเวลา โดยตั้งได้วิเคราะห์มาในหัวข้อ 4.3.3 ว่า ตามกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สิน การที่ผู้เช่ายังคงครอบทรัพย์สินอยู่และผู้ให้เช่ารู้แต่ไม่ทักท้วง มาตรา 570 ให้ถือว่าผู้สัญญาเป็นอันได้ทำสัญญาใหม่ต่อไปไม่มีกำหนดเวลาและต้องเลิกสัญญาตามมาตรา 566 ซึ่งจะแตกต่างกับลักษณะของสัญญาเช่าทรัพย์สินเรือแบบมีกำหนดเวลา จึงมีประเด็นที่จะต้องวิเคราะห์ต่อไปว่าในเรื่องอัตราค่าจ้างที่เช่าเรือจะต้องรับผิดชอบในระยะเวลาที่เกินกว่ากำหนดเวลาตามสัญญาจะเกิดผลเช่นไรภายใต้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สิน

ในประเด็นนี้ เนื่องจากมิได้มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายในเรื่องอัตราค่าเช่าชัดเจนจึงว่าถ้าหากเกิดสัญญาเช่าใหม่ไม่มีกำหนดเวลาแล้วผู้เช่าจะต้องชำระค่าเช่าในอัตราใด (รวมถึงใน

เรื่องของเงื่อนไขและข้อตกลงอย่างอื่น) แต่ในที่นี้ก็น่าที่จะถือเอาข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญาเช่าเดิม ถ้าหากมีสัญญาเช่าเดิมอยู่⁵⁴ โดยได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาวินิจฉัยสนับสนุนไว้ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 546/2509 เมื่อครบอายุสัญญาเช่าแล้ว ผู้เช่าคงอยู่ในที่เช่าต่อไป ผู้ให้เช่ารู้แล้วไม่ท้วงถือว่ามีการทำสัญญาใหม่ซึ่งไม่มีกำหนดเวลาส่วนข้อสัญญาอื่นของสัญญาใหม่นี้คงเป็นอย่างเดียวกับในสัญญาเช่าเดิม

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1035/2547 สัญญาเช่ากำหนดเวลาไว้ 3 ปี สัญญาเช่าฉบับแรกเมื่อสิ้นกำหนดเวลา โดยไม่ต้องมีการบอกกล่าวก่อน การที่จำเลยต่อสู้ว่าเมื่อครบกำหนดเวลาเช่าแล้วจำเลยยังคงอยู่ในที่ดินเช่าและชำระค่าเช่าแก่โจทก์ โจทก์ก็รับไว้โดยมิได้ทักท้วง ถือว่าโจทก์จำเลยได้ทำสัญญากันใหม่ต่อไปโดยไม่มีกำหนดเวลานั้น หมายความว่าข้อตกลงเกี่ยวกับกำหนดเวลาไม่มีผลบังคับกันต่อไป ส่วนข้อสัญญาอื่นคงเป็นไปตามสัญญาเดิมรวมทั้งอัตราค่าเช่าด้วย หากมีการต่อสัญญากันจริงก็ไม่มีเหตุผลอันใดที่จำเลยจะชำระค่าเช่าสูงกว่าอัตราค่าเช่าตามที่ระบุในหนังสือสัญญาเช่าที่ดิน ข้อนำสืบของจำเลยเกี่ยวกับการชำระค่าเช่าดังกล่าวจึงไม่มีน้ำหนักแก่การรับฟังและไม่อาจหักล้างพยานหลักฐานโจทก์ได้ คดีฟังไม่ได้ว่าโจทก์จำเลยทำสัญญาเช่าที่ดินกันใหม่ตามที่จำเลยต่อสู้จำเลยจึงต้องออกไปจากที่ดินที่เช่าทันทีที่สิ้นสุดกำหนดเวลา โดยโจทก์ไม่จำเป็นต้องมีหนังสือบอกเลิกสัญญาเช่ากับจำเลยก่อนฟ้อง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5387/2549 จำเลยได้ทำสัญญาเช่าตึกแถวพิพาทกับโจทก์ โจทก์ยอมมีสิทธิและหน้าที่ในฐานะผู้ให้เช่าตามสัญญาและจำเลยต้องผูกพันตามสัญญาเช่าที่ทำกับโจทก์ไว้ เมื่อจำเลยไม่ชำระค่าเช่าอันเป็นการผิดสัญญาและโจทก์บอกเลิกสัญญาแล้ว โจทก์จึงมีอำนาจฟ้องคดีนี้ ปัญหาที่ว่าโจทก์ไม่ใช่เจ้าของทรัพย์สินที่ให้เช่าจึงไม่เป็นสาระแก่คดี และตามสัญญาเช่าอาคารกำหนดอัตราค่าเช่าไว้เดือนละ 17,000 บาท เมื่อครบกำหนดการเช่า 1 ปี จำเลยยังคงอยู่ในตึกแถวพิพาทต่อมา ตาม ป.พ.พ. มาตรา 570 ให้ถือว่าโจทก์จำเลยเป็นอันได้ทำสัญญาใหม่ต่อไปไม่มีกำหนดเวลาซึ่งหมายความว่าข้อตกลงเกี่ยวกับกำหนดเวลาไม่มีผลบังคับกันต่อไป ส่วนสัญญาข้ออื่นคงเป็นไปตามสัญญาเช่าเดิม รวมทั้งอัตราค่าเช่าด้วย และโดยเหตุที่การเช่าอสังหาริมทรัพย์นี้ ป.พ.พ. มาตรา 538 บังคับให้มีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างหนึ่งอย่างใดลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบเป็นสำคัญ มิฉะนั้นจะฟ้องร้องบังคับคดีไม่ได้ ดังนั้นเมื่อโจทก์จะขอบังคับให้จำเลยชำระค่าเช่า ซึ่งเป็นอัตราค่าเช่าที่สูงกว่าที่กำหนดไว้ในหนังสือสัญญาเช่าอาคาร

⁵⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบาย เช่าทรัพย์สิน, หน้า 209.

โจทก์ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างหนึ่งอย่างใดลงลายมือชื่อจำเลยมาแสดงว่าได้มีการตกลงขึ้นค่าเช่าดังที่โจทก์อ้าง การที่โจทก์นำสืบพยานบุคคลว่าได้มีการตกลงขึ้นค่าเช่าในอัตราเดือนละ 20,000 บาท จึงเป็นการต้องห้ามตาม ป.วิ.พ. มาตรา 94 จำเลยคงต้องรับผิดชอบค่าเช่าที่ค้างชำระเดือนละ 17,000 บาท ตามอัตราค่าเช่าในสัญญาเช่าเดิม

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 145/2533 สัญญาเช่าตึกแถวพิพาทกำหนดอัตราค่าเช่าไว้เดือนละ 1,000 บาท เมื่อครบกำหนดอายุสัญญาเช่า 1 ปีแล้วจำเลยยังคงอยู่ในตึกแถวพิพาทต่อมา ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 570 ให้ถือว่าโจทก์จำเลยเป็นอันได้ทำสัญญาใหม่ต่อไป ส่วนข้อสัญญาอื่นคงเป็นไปตามสัญญาเช่าเดิม รวมทั้งอัตราค่าเช่าด้วยและโดยเหตุที่การเช่าอสังหาริมทรัพย์นี้ มาตรา 538 แห่งประมวลกฎหมายดังกล่าวบังคับให้มีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างหนึ่งอย่างใดลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบเป็นสำคัญ มิฉะนั้นจะฟ้องร้องให้บังคับคดีไม่ได้ ดังนั้น เมื่อโจทก์จะขอบังคับให้จำเลยชำระค่าเช่าประจำเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ 2529 ในอัตราเดือนละ 18,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราค่าเช่าที่สูงกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่า โจทก์ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างหนึ่งอย่างใดลงลายมือชื่อจำเลยมาแสดงว่าได้มีการตกลงขึ้นค่าเช่าดังที่โจทก์อ้าง การที่โจทก์นำพยานบุคคลมาสืบว่าได้มีการตกลงขึ้นค่าเช่าในอัตราเดือนละ 18,000 บาท จึงเป็นการต้องห้ามตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 94 จำเลยคงต้องรับผิดชอบค่าเช่าที่ค้างชำระตามอัตราค่าเช่าในสัญญาเช่าเดิมคือเดือนละ 1,000 บาท ที่จำเลยฎีกาต่อไปว่า ศาลชั้นต้นมิได้กำหนดประเด็นเรื่องค่าเสียหายไว้ ต้องถือว่าคู่ความได้สละประเด็นในเรื่องดังกล่าวที่ศาลล่างทั้งสองกำหนดให้จำเลยต้องชำระค่าเสียหายแก่โจทก์ จึงไม่ถูกต้อง ทั้งค่าเสียหายที่กำหนดให้ชำระก็สูงเกินส่วนนั้นเห็นว่า โจทก์ฟ้องให้จำเลยใช้ค่าเสียหายในการที่จำเลยครอบครองตึกแถวพิพาท ทำให้โจทก์ไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ในอัตราเดือนละ 18,000 บาทแก่โจทก์ จำเลยไม่ได้ให้การต่อสู้ในเรื่องดังกล่าวเท่ากับจำเลยยอมรับถึงผลประโยชน์ของตึกแถวพิพาทว่าเป็นจำนวนเงินตามที่โจทก์อ้าง จึงต้องใช้ค่าเสียหายนั้นแก่โจทก์ โดยที่ศาลชั้นต้นไม่จำเป็นต้องกำหนดประเด็นในเรื่องค่าเสียหายไว้ และที่ศาลล่างทั้งสองวินิจฉัยให้จำเลยรับผิดชอบชำระค่าเสียหายแก่โจทก์ในอัตราเดือนละ 18,000 บาท นั้น เห็นว่าเหมาะสมแล้ว ฎีกาของจำเลยฟังขึ้นบางส่วน พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยชำระค่าเช่าประจำเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ 2529 ในอัตราเดือนละ 1,000 บาท นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

จากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 145/2533 นี้แสดงให้เห็นว่าในระหว่างที่ยังอยู่ในสัญญาเช่าที่ไม่มีกำหนดระยะเวลาโดยยังมีได้มีการเลิกสัญญากันนั้นให้ถือตามอัตราเช่าตามสัญญา แต่ภายหลังจากมีการเลิกสัญญาเช่าโดยชอบแล้วจึงสามารถเรียกค่าเสียหายซึ่งอาจจะสูง

กว่าค่าเช่าตามสัญญาได้ นอกจากนี้ยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2011/2533⁵⁵ ซึ่งวินิจฉัยในทำนองเดียวกัน

หากวิเคราะห์แนวทางวินิจฉัยของคำพิพากษาศาลฎีกาเรื่องค่าเสียหายในกรณีสัญญาต่าง ๆ ทั้งสัญญาซื้อขาย สัญญาเช่าซื้อหรือสัญญาเช่าทรัพย์แล้วจะเห็นว่ามิได้มีความซับซ้อนมากนัก กล่าวคือถ้าเป็นกรณีสัญญาซื้อขายที่ผู้ขายผิดสัญญา ค่าเสียหายตามปกตินั้นศาลจะพิจารณาจากราคาทรัพย์สินในตลาดว่ามี การปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นบ้างหรือไม่ และกำหนดค่า

⁵⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2011/2533 โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2515 จำเลยทำสัญญาเช่าอาคารพาณิชย์จากโจทก์รวม 2 คูหา มีกำหนด 12 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2515 ครบกำหนดสัญญาเช่าวันที่ 1 พฤศจิกายน 2527 อัตราค่าเช่าคูหาละ 200 บาท ต่อมาเมื่อครบกำหนดสัญญาเช่าแล้วจำเลยยังคงอยู่ต่อมาโดยมิได้ทำสัญญาเช่าต่อกันอีก จึงเป็นการเช่าโดยไม่มีกำหนดเวลา โจทก์ไม่ประสงค์ให้จำเลยเช่าต่อไป จึงบอกเลิกสัญญาเช่าแก่จำเลย และแจ้งให้จำเลยส่งมอบอาคารตึกแถวที่เช่าคืนโจทก์ให้ขนย้ายทรัพย์สินและบริวารออกไปจากอาคารของโจทก์ภายในวันที่ 5 มีนาคม 2528 จำเลยได้รับหนังสือบอกเลิกการเช่าแล้วแต่จำเลยไม่ยอมส่งมอบอาคารที่เช่าคืนโจทก์จึงเป็นการทำละเมิดต่อโจทก์ โจทก์ได้รับความเสียหาย หากโจทก์นำอาคารไปให้ผู้อื่นเช่าก็จะได้ค่าเช่าอย่างน้อยคูหาละ 30,000 บาท โจทก์คิดค่าเสียหายจากจำเลยจำนวน 2 คูหาเป็นเงิน 60,000 บาทต่อเดือน นับแต่เดือนเมษายน 2528 ถึงวันฟ้องเป็นเวลา 2 เดือน เป็นเงินค่าเสียหาย 120,000 บาท ขอให้บังคับจำเลยขนย้ายทรัพย์สินและบริวารออกไปจากอาคารและส่งมอบคืนให้โจทก์ในสภาพเรียบร้อย ห้ามจำเลยเกี่ยวข้อ ให้จำเลยชดใช้ค่าเสียหายนับแต่เดือนเมษายน 2528 ถึงวันฟ้องเป็นเงิน 120,000 บาท และใช้ค่าเสียหายเดือนละ 60,000 บาท นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะขนย้ายออกไปจากอาคารพิพาทและส่งมอบให้แก่โจทก์เสร็จ

ศาลชั้นต้นพิพากษาว่าให้จำเลยและบริวารขนย้ายทรัพย์สินออกไปจากอาคารและส่งมอบคืนให้แก่โจทก์ในสภาพเรียบร้อย และห้ามจำเลยเกี่ยวข้อ ให้จำเลยชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์เดือนละ 40,000 บาทนับแต่เดือนเมษายน 2528 จนกว่าจะขนย้ายออกไปจากอาคารพิพาทและส่งมอบแก่โจทก์เสร็จ

จำเลยอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน

จำเลยฎีกา ศาลฎีกาวินิจฉัยให้จำเลยใช้ค่าทนายความชั้นอุทธรณ์แทนโจทก์จำนวน 2,000 บาท นอกจากที่แก้ให้เป็นไปตามคำพิพากษาศาลอุทธรณ์

เสียหายให้ตามที่เห็นสมควร ถ้าเป็นสัญญาเช่าซื้อ เมื่อจำเลยผิดนัดชำระค่าเช่าซื้อและสัญญาเลิกกัน หากจำเลยยังคงครอบครองทรัพย์สินที่เช่าซื้ออยู่ ผู้ให้เช่าซื้อก็มีสิทธิเรียกค่าเสียหายเป็นค่าใช้ทรัพย์สินหรือค่าขาดประโยชน์ที่จะพึงได้จากการให้เช่าทรัพย์สินนั้นอันเป็นค่าเสียหายตามปกติ และถ้าหากเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สิน ถ้าผู้เช่าทรัพย์สินไม่ส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนหลังจากเลิกสัญญาเช่าแล้วตามปกติ ผู้ให้เช่าก็เรียกค่าเสียหายได้เท่ากับค่าเช่า ถ้าหากพ้นกำหนดระยะเวลาเช่าแล้ว ผู้เช่ายังคงครอบครองทรัพย์สินที่เช่าอยู่ โดยผู้ให้เช่าไม่ทักท้วงก็จะเป็นสัญญาเช่าไม่มีกำหนดระยะเวลา ซึ่งตามคำพิพากษาศาลฎีกาให้ผู้เช่าต้องชำระค่าเช่าตามสัญญาในระหว่างเวลาที่ยังอยู่ในสัญญา ต่อเมื่อมีการบอกเลิกสัญญาแล้วจึงอาจเรียกค่าเสียหายในจำนวนที่สูงกว่าค่าเช่าได้

ถ้าหากเปรียบเทียบกับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาแล้วจะเห็นว่าการพิจารณาอัตราค่าจ้างที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระในช่วงเวลาที่ล่วงเกินกว่าระยะเวลาตามสัญญา (overlap) ตามหลักกฎหมายต่างประเทศจะมีความซับซ้อน เนื่องจากมีประเด็นที่จะต้องพิจารณาเรื่องถ้อยคำที่ระบุในข้อสัญญาว่ามีการกำหนดระยะเวลาส่งมอบเรือคืนสูงสุดโดยชัดแจ้ง (expressed margin) เอาไว้หรือไม่ ซึ่งเชื่อมโยงกับการออกคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายของชาร์เตอร์เรอร์ โดยในระยะแรก ผู้พิพากษาในศาลสูงของอังกฤษเห็นว่าการที่ชาร์เตอร์เรอร์มีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบ (legitimate last voyage order) แล้ว หากปรากฏว่าเรือไม่สามารถส่งมอบคืนได้ภายในกำหนดเวลาไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตามโดยมิใช่ความผิดของฝ่ายใด ก็ยังคงต้องมีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปจนกว่าการเดินทางจะเสร็จสมบูรณ์แม้ว่าจะล่วงเลยจากกำหนดเวลาตามสัญญาแล้วและชาร์เตอร์เรอร์จะต้องจ่ายค่าจ้างเพียงแค่อัตราในสัญญา จนกว่าจะส่งมอบเรือคืนแม้ว่าอัตราค่าจ้างในตลาดจะสูงขึ้นก็ตาม (ความเห็นของ Lord Denning ในคดี The Dione) แต่ในคดีอื่นภายหลังจากนั้นได้มีการวินิจฉัยที่แตกต่างออกไป เช่น คดี The Peonia และ The Gregos* ซึ่งผู้พิพากษาให้ความเห็นว่าแม้คำสั่งในการออกเดินเรือของชาร์เตอร์เรอร์จะชอบแต่ถ้าหากเกิดเหตุการณ์ใดก็ตามที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในกำหนดเวลาอันสมควร (เว้นแต่เป็นความผิดของเจ้าของเรือ) ชาร์เตอร์เรอร์จะเป็นฝ่ายผิดสัญญา และถ้าหากอัตราค่าจ้างในตลาดสูงขึ้น ชาร์เตอร์เรอร์ต้องชำระค่าจ้างตามอัตราตลาดตั้งแต่มูลี่สิ้นสุดกำหนดเวลาตามสัญญาซึ่งรวมถึงระยะเวลาที่ขยายซึ่งระบุในสัญญาโดยชัดแจ้ง (expressed margin) หรือระยะเวลาที่ขยายโดยปริยาย (implied margin) จนกว่าจะส่งมอบเรือ

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.1.4 ข.

คืน ซึ่งผลแห่งคดีของศาลอังกฤษในระยะหลังนี้ก็เหมือนกับการวินิจฉัยของศาลในประเทศสหรัฐอเมริกาและ Section 389 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์

ผู้เขียนเห็นว่าแนวทางการวินิจฉัยของศาลอังกฤษในระยะหลังรวมถึงหลักกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศนอร์เวย์นี้มีความเหมาะสมโดยเหตุที่ว่าแม้การมีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบจะเป็นสิทธิของชาร์เตอร์เรอร์ที่เจ้าของเรือจะต้องปฏิบัติให้มีการเดินเรือจนสิ้นสุดการเดินทางโดยสมบูรณ์ แต่ในตลาดการชาร์เตอร์เรอร์นั้น อัตราค่าระวางเรือหรือค่าจ้างมีความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ซึ่งแน่นอนว่าเจ้าของเรือย่อมที่จะพยายามทำกำไรจากอัตราเหล่านี้ ดังนั้น แม้ว่าชาร์เตอร์เรอร์จะมีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบแล้วแต่หากเกิดความเสียหายใด ๆ แก่เจ้าของเรือในภายหลังโดยที่มีสาเหตุจากความผิดของเจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ก็ควรที่จะชดใช้เยียวยาให้ใกล้เคียงกับความเสียหายจริงมากที่สุด นั่นคือ การชำระค่าจ้างในอัตราตลาดตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดระยะเวลาตามสัญญาและระยะเวลาที่ขยายโดยชัดแจ้ง (expressed margin) หรือระยะเวลาที่ขยายโดยปริยาย (implied margin) อันเป็นระยะเวลาพอสมควร (reasonable time) โดยพิจารณาระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาเป็นสำคัญ* จนกว่าจะส่งมอบเรือคืน

แต่ถ้าหากเจ้าของเรือได้ทำสัญญาชาร์เตอร์เรือหนึ่งไว้ก่อน จึงไม่สามารถเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรือในตลาดได้ในขณะที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนล่าช้า โดยสัญญาชาร์เตอร์เรือใหม่ที่ผูกพันนั้นมีอัตราค่าจ้างต่ำกว่าอัตราตลาด ดังนี้ ค่าเสียหายที่เจ้าของเรืออาจเรียกได้ คือ ส่วนต่างระหว่างอัตราค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือพิพาทและสัญญาชาร์เตอร์เรือใหม่ที่เรือต้องผูกพัน มิใช่ส่วนต่างจากมูลค่าตามอัตราตลาดที่สูงกว่า เพราะค่าเสียหายจะกำหนดให้เพื่อชดเชยความเสียหาย มิใช่เพื่อลงโทษลูกหนี้หรือให้เจ้าหนี้แสวงหากำไรจากลูกหนี้ เมื่อเรือไม่สามารถให้บริการในตลาดชาร์เตอร์เรือได้ในความเป็นจริง การเรียกส่วนต่างจากอัตราตลาดจึงย่อมจะไม่ตรงกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง⁵⁶

* การวินิจฉัยคดีในประเทศอังกฤษจะกำหนดให้ประมาณ 4-5% ของระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา เช่น ในคดี The Democritos (1976) สัญญาชาร์เตอร์เรือมีข้อกำหนดเรื่องระยะเวลาว่า “duration about 4-6 months” ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่าระยะเวลาสมควรได้รับการขยาย ซึ่งอนุญาตตุลาการได้ขยายให้ 5 วัน

⁵⁶ ตามนัยคดี The Hans Sacha (Arb. at N.Y. 1980) ของประเทศสหรัฐอเมริกา โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.2.4 ข.

โดยหากพิจารณาหลักกฎหมายไทยประกอบคำพิพากษาศาลฎีกาในประเด็นนี้จะเห็นว่าสามารถเกิดผลทางกฎหมายได้ 2 กรณี คือ

กรณีแรก ถ้าพิจารณาว่าไม่ควรปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินกับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาจึงปรับใช้ตามหลักกฎหมายทั่วไป เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาแล้วชาร์เตอร์เรอร์ยังไม่ส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือ ค่าเสียหายตามปกติอันเกิดแก่เจ้าของเรือย่อมจะได้แก่ค่าจ้างที่เจ้าของเรือพึงจะได้รับหากเช่าทำสัญญาในตลาดชาร์เตอร์เรือ ซึ่งถ้าค่าจ้างในตลาดเพิ่มสูงขึ้น ศาลก็สามารถกำหนดค่าเสียหายให้ได้ โดยอาจเป็นส่วนต่างระหว่างค่าจ้างตามอัตราตลาดและอัตราตามสัญญาหากเจ้าของเรือสามารถพิสูจน์ความเสียหายนั้นได้ เนื่องจากเป็นค่าเสียหายเพื่อชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นตามปกติซึ่งคนทั่วไปย่อมคาดเห็นได้ว่าถ้าไม่ส่งมอบเรือคืนตามกำหนดเวลาจะเกิดความเสียหายเช่นนั้นและเป็นผลโดยตรงอันเกิดจากการส่งมอบเรือคืนล่าช้าตามมาตรา 222 วรรค 1 ทั้งนี้ โดยเทียบเคียงจากคำพิพากษาศาลฎีกาในสัญญาต่าง ๆ ที่ผู้เขียนได้ยกขึ้นอ้างซึ่งมีประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยในกรณีที่ราคาทรัพย์สินหรืออัตราค่าเช่าเพิ่มสูงขึ้นในช่วงเวลาที่มีการผิดสัญญา (โดยในส่วนของอัตราค่าจ้างตามสัญญาสามารถเรียกได้อยู่แล้วโดยอาศัยข้อสัญญาข้อ 10. ของ NYPE 93)

แต่ถ้าหากเจ้าของเรือเรียกค่าเสียหายจากการสูญเสียกำไรที่พึงได้รับจากสัญญาชาร์เตอร์เรือสัญญาใดสัญญาหนึ่งโดยเฉพาะเนื่องจากการส่งมอบเรือคืนล่าช้าของชาร์เตอร์เรอร์ ค่าเสียหายในกรณีนี้เป็นค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ เนื่องจากเป็นค่าเสียหายสำหรับความเสียหายซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นตามปกติจากการไม่ชำระค่าจ้างของชาร์เตอร์เรอร์ กล่าวคือ ความเสียหายนั้นไม่ใช่เป็นเรื่องที่คนทั่วไปอาจคาดเห็นได้ โดยชาร์เตอร์เรอร์จะต้องทราบหรือสามารถคาดเห็นได้ล่วงหน้าว่าหากส่งมอบเรือคืนล่าช้า เจ้าของเรือจะสูญเสียกำไรที่จะได้รับจากสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่นนั้น ในกรณีนี้ ชาร์เตอร์เรอร์จึงจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษดังกล่าวตามมาตรา 222 วรรค 2⁵⁷

⁵⁷ ตามนัยคดี The Romandie (Arb. at N.Y. 1977) และ The Thorgerd (Arb. at N.Y. 1925) ของประเทศสหรัฐอเมริกา โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1.2.4 ข. ; หลักกฎหมายอังกฤษมีหลักอย่างเดียวกับมาตรา 222 วรรค 2 คือถ้าความเสียหายเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษแล้ว ลูกหนี้ผู้ผิดสัญญาจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย (damages) ต่อเมื่อได้รู้หรือได้คาดเห็นก่อนแล้ว โปรดดู เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2, หน้า 661.

ข้อต่างของการบังคับใช้กฎหมายไทยในกรณีแรกนี้กับหลักกฎหมายต่างประเทศ คือ ตามหลักกฎหมายต่างประเทศ ในกรณีที่สัญญาจะมีการขยายระยะเวลาโดยปริยาย (implied margin) เวลาที่ซาร์เตอร์เรอร์จะต้องใช้ค่าเสียหายเป็นส่วนต่างของราคาตลาดที่เพิ่มสูงขึ้น ได้แก่ เวลาตั้งแต่พ้นระยะเวลาอันสมควรที่ซาร์เตอร์เรอร์สามารถส่งมอบเรือคืนได้จนถึงเวลาที่ส่งมอบเรือคืนที่แท้จริง แต่หากเป็นตามหลักกฎหมายไทย การส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาเป็นการที่ซาร์เตอร์เรอร์ผิดสัญญาทันทีซึ่งย่อมจะทำให้เกิดสิทธิแก่เจ้าของเรือที่จะเรียกค่าเสียหายตั้งแต่วันที่ครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญาจนกว่าจะได้ส่งมอบเรือคืนที่แท้จริง จึงย่อมจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ซาร์เตอร์เรอร์

กรณีที่สอง คือ หากพิจารณาว่าสัญญาซาร์เตอร์เรอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สินหรือมีการปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งตามมาตรา 4 วรรค 2⁵⁸ ตามที่เคยปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกา ผลจะเป็นว่าการที่ซาร์เตอร์เรอร์มีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายและเจ้าของเรือยอมปฏิบัติตามเนื่องจากเห็นว่าจะสามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในระยะเวลาพอสมควร (กรณีการขยายระยะเวลาโดยปริยาย) จะถือเป็นการที่ผู้เช่ายังคงครอบครองทรัพย์สินอยู่ โดยที่ผู้ให้เช่ารู้แล้วไม่ทักท้วงและกลายเป็นสัญญาเช่าไม่มีกำหนดเวลาตามมาตรา 570 ซึ่งผู้ให้เช่าต้องบอกเลิกสัญญาตามมาตรา 566 มีผลให้ในระหว่างเวลาที่ผู้ให้เช่ายังไม่บอกเลิกสัญญาจะสามารถเรียกให้ผู้เช่าชำระค่าเช่าได้ตามอัตราที่กำหนดในสัญญาเท่านั้น ต่อเมื่อได้บอกเลิกสัญญาเช่าโดยชอบแล้วจึงสามารถเรียกค่าเสียหายซึ่งอาจสูงกว่าอัตราค่าเช่าตามสัญญาได้ ดังที่ปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ผู้เขียนได้ยกขึ้นอ้างแล้วนั้น แต่ในกรณีของสัญญาซาร์เตอร์เรอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ตามแนวปฏิบัติทั่วไป สิทธิของซาร์เตอร์เรอร์จะสิ้นสุดลงทันทีที่การเดินทางเที่ยวสุดท้ายสมบูรณ์โดยที่เจ้าของเรือไม่ต้องบอกเลิกสัญญาอีก การที่จะต้องบอกเลิกสัญญาเสียก่อนตามมาตรา 566 นั้นจึงทำให้เกิดผลเสียแก่เจ้าของเรือเนื่องจากจะสามารถเรียกได้เฉพาะอัตราค่าจ้างตามสัญญาจนกว่าจะได้มีการบอกเลิก

⁵⁸ มาตรา 4 บัญญัติว่า

“กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใดๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้นๆ

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป”

สัญญาจึงจะสามารถเรียกค่าเสียหายเป็นส่วนต่างระหว่างอัตราค่าจ้างในตลาดที่เพิ่มสูงขึ้นกับอัตราตามสัญญาได้ โดยไม่สามารถพิจารณาว่าเกินกว่าระยะเวลาพอสมควรที่ได้รับอนุญาตให้ส่งมอบเรือคืนหรือไม่ จึงจะขัดกับหลักกฎหมายต่างประเทศและเกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของเรือ

ในการที่จะให้ผลทางกฎหมายเป็นดังที่ฟังจะเป็นและซึ่งจะทำให้เกิดความเป็นธรรมในระหว่างซาร์เตอร์เรอร์และเจ้าของเรือ สอดคล้องกับหลักกฎหมายต่างประเทศและมีความชัดเจนนั้น ผู้เขียนเห็นว่าสามารถแก้ไขปัญหาได้โดยการบัญญัติสิทธิและหน้าที่ของซาร์เตอร์เรอร์และเจ้าของเรือในเรื่องอัตราค่าจ้างเมื่อล่วงเกินกำหนดเวลาดังเช่น Section 389 วรรค 2* ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ ดังนี้

“ในเวลาส่วนเกินซึ่งซาร์เตอร์เรอร์ได้รับอนุญาตตามวรรคแรกนั้น ซาร์เตอร์เรอร์พึงจ่ายค่าจ้างในอัตราตามสัญญา แต่ในส่วนของเวลาที่ล่วงเลยจากระยะเวลาดังกล่าวออกไป ซาร์เตอร์เรอร์พึงจ่ายค่าจ้างในอัตราตลาด แต่ไม่น้อยกว่าอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมถึงค่าเสียหายตามหลักเกณฑ์ปกติของสัญญาสำหรับความเสียหายอื่นใดที่เกิดแก่ผู้ขนส่งอันเนื่องมาจากการส่งมอบเรือคืนล่าช้า”

ทั้งนี้ ในการตีความคำว่า “อัตราตลาด” ว่างมีความหมายอย่างใดนั้นอาจพิจารณาตามคำวินิจฉัยในคดี The Johnny (1977) ซึ่งศาลอังกฤษได้วินิจฉัยว่าอัตราตลาดที่เหมาะสมคืออัตราค่าจ้างสำหรับสัญญาซาร์เตอร์เรอร์แบบมีกำหนดเวลา (rate for a period) ที่มีลักษณะใกล้เคียงกับสัญญาซาร์เตอร์เรอร์พิพาทมากที่สุดในขณะนั้น มิใช่อัตราค่าจ้างสำหรับเที่ยวการเดินเรือหนึ่ง (rate for a trip)**

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

* Section 381 วรรค 1 บัญญัติว่า “เว้นแต่เมื่อมีการตกลงช่วงเวลาในการส่งมอบเรือคืนเอาไว้อย่างแน่นอน ผู้ขนส่งจะต้องเริ่มต้นการเดินทางเที่ยวต่อไปแม้จะเกินระยะเวลาที่ตกลงกันในการส่งมอบเรือคืน แต่ความนี้มิให้ใช้บังคับถ้าเวลาที่เกินกำหนด (overlap) นั้นจะล่วงเลยเกินสมควร”

** โปรดดูรายละเอียดแห่งคดีในหัวข้อ 2.5.1.1.4 ค.

4.3.5 ผลทางกฎหมายของการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและการเรียกเรือคืน

เมื่อชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา เจ้าของเรือย่อมจะพิจารณาหนทางในการเยียวยาความเสียหายในประการต่าง ๆ ที่มีสิทธิทั้งโดยข้อสัญญาและโดยกฎหมายกรณีที่เกิดปัญหา เช่น การใช้สิทธิเรียกเรือคืนเมื่อชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างให้ตรงตามกำหนดเวลาแม้เพียงเล็กน้อย ตาม NYPE 93 จึงได้กำหนดระยะเวลาผ่อนปรน (grace period หรืออาจเรียกว่าเป็น Anti-Technicality Clause) โดยให้เจ้าของเรือแจ้งให้ชาร์เตอร์เรอร์ทราบและให้ชำระเงินให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด หากไม่ปฏิบัติตาม เจ้าของเรือจึงจะสามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ ฉะนั้น เงื่อนไขในการใช้สิทธิเรียกเรือคืนจึงมีความสำคัญซึ่งถ้ามิได้มีข้อสัญญากำหนดระยะเวลาผ่อนปรนโดยชัดแจ้งแล้วย่อมจะทำให้เกิดการใช้สิทธิเรียกเรือคืนโดยมิชอบ ซึ่งตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนก็ได้มีบทบัญญัติในเรื่องนี้ใน Section 391 วรรค 2⁵⁹ เพื่อเป็นการอุดช่องว่างในกรณีที่คู่สัญญามีได้ตกลงกันในเรื่องการเรียกเรือคืน (รวมถึงการพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาชั่วคราว) แต่หากเกิดข้อพิพาทอย่างเดียวกันภายใต้หลักกฎหมายไทยก็ย่อมทำให้เกิดปัญหาได้

อย่างไรก็ตาม การบังคับใช้ NYPE 93 ยังมีปัญหาเรื่องผลทางกฎหมายในประเด็นต่าง ๆ ที่สืบเนื่องจากการที่ชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาซึ่งจะต้องวิเคราะห์เปรียบเทียบกับหลักกฎหมายต่างประเทศที่ได้ศึกษา โดยสามารถแยกพิจารณาเป็นประเด็นปัญหาได้ดังนี้

ประเด็นแรก ในเรื่องดอกเบี้ยของค่าจ้างที่ค้างชำระซึ่งตามคำอธิบายในตำราของหลักกฎหมายอังกฤษได้นำคดีเกี่ยวกับการค้างชำระค่าดีเมอร์เรจมาเปรียบเทียบและอธิบายว่าในกรณีที่มิได้มีข้อสัญญาตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์เกี่ยวกับการชำระดอกเบี้ยในค่าจ้างที่ค้างชำระ เจ้าของเรือจะไม่สามารถเรียกดอกเบี้ยดังกล่าวได้หากว่าได้มี

⁵⁹ Section 391 วรรค 2 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ชาร์เตอร์เรอร์ทราบหากว่ามิได้มีการชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา และเมื่อได้ส่งค่าแจ้งนั้นต่อชาร์เตอร์เรอร์แล้ว ผู้ขนส่งอาจพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา (suspend performance of the chartering agreement) รวมถึงปฏิเสธที่จะรับสินค้าลงเรือหรือออกใบตราส่ง และหากภายใน 72 ชั่วโมงหลังจากการแจ้งยังมีได้รับค่าจ้าง ผู้ขนส่งมีสิทธิเลิกสัญญาได้”

การชำระค่าจ้างที่ค้างชำระในภายหลังแต่ก่อนที่จะเริ่มดำเนินคดี ซึ่งตาม NYPE 93 นั้นมิได้มีข้อสัญญาตกลงในเรื่องการชำระดอกเบี้ยโดยชัดแจ้งจึงมีปัญหาว่าจะเกิดผลทางกฎหมายอย่างไร

ประเด็นที่สอง เรื่องข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิยึดหน่วง (liens) ที่เจ้าของเรืออาจใช้สิทธิได้หากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา โดยมีปัญหาว่าสิทธิยึดหน่วง (liens) เหนือสินค้า ค่าระวางบรรทุกช่วงและค่าจ้างช่วง ตามข้อ 23. ของ NYPE 93 มีผลทางกฎหมายอย่างไรและเจ้าของเรือจะต้องใช้สิทธิอย่างไรจึงจะมีผลสมบูรณ์ภายใต้กฎหมายไทย

ประเด็นที่สาม คือเรื่องผลทางกฎหมายของการเรียกเรือคืน ดังตามที่ได้ศึกษาหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาทำให้ทราบว่า การเรียกเรือคืน (withdraw the vessel) นั้นหมายถึงการเรียกเรือคืนที่มีใช้การชั่วคราว แต่เป็นกรณีที่เจ้าของเรือทำให้สัญญาสิ้นสุดลง ส่วนถ้าหากเป็นการใช้สิทธิเรียกเรือคืนชั่วคราวจะต้องมีการกำหนดในสัญญาโดยชัดแจ้งจึงจะสามารถทำได้ ซึ่งตาม NYPE 93 ก็ได้มีการกำหนดสิทธิทั้งกรณีการเรียกเรือคืนและการพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา (withhold the performance) ในข้อ 11. (a) ดังนี้ จึงมีปัญหาว่าการใช้สิทธิเรียกเรือคืนนั้นจะมีผลทางกฎหมายอย่างไรภายใต้กฎหมายไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเปรียบเทียบในเรื่องการเลิกสัญญา

ประเด็นที่สี่ มีปัญหาว่าเจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากการที่ค่าจ้างในตลาดชาร์เตอร์เรือลดลงในเวลาที่มีการเรียกเรือคืนได้หรือไม่ โดยที่ตามหลักกฎหมายต่างประเทศได้มีข้อแตกต่างกันในบางประการกล่าวโดยสรุปคือ ตามหลักกฎหมายอังกฤษมีว่าแม้เจ้าของเรือจะมีสิทธิเรียกเรือคืนได้ แต่ในส่วนค่าเสียหายนั้นจะเรียกได้เฉพาะกรณีที่การกระทำของชาร์เตอร์เรอร์ที่มีได้ชำระค่าจ้างนั้นแสดงถึงความไม่ประสงค์ที่จะปฏิบัติตามสัญญาอีกต่อไป (repudiation) ดังนั้น ในทางปฏิบัติ การเรียกเรือคืนจะกระทำเมื่ออัตราค่าจ้างในตลาดเพิ่มสูงขึ้นตามหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกามีว่ากรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถที่จะชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาได้เป็นการผิดสัญญาในสาระสำคัญและการผิดสัญญาดังกล่าวทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหาย เนื่องจากเวลาในการชำระค่าจ้างเป็นหลักการสำคัญซึ่งล่วงละเมิดมิได้ตามประเพณีทางการค้าในธุรกิจพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา ดังนั้น ชาร์เตอร์เรอร์จึงเสี่ยงที่จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายถ้าหากเจ้าของเรือเรียกเรือคืนในเวลาที่ย้อตราค่าจ้างในตลาดลดลง และตามหลักกฎหมายของประเทศนอร์เวย์ มีว่าเมื่อเจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายได้เว้นแต่ชาร์เตอร์เรอร์จะแสดงให้เห็นได้ว่าความล่าช้าในการชำระเงินนั้นสืบเนื่องมาจากความขัดข้องในการสื่อสารหรือการโอนเงินหรือเหตุขัดขวางอื่น ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของชาร์เตอร์เรอร์และซึ่ง

ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถคาดเห็นได้ในเวลาที่ทำสัญญาหรือไม่ได้ถูกคาดหวังว่าจะต้องหลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลนั้น (Section 391 Delayed Payment of Time Charter Hire) จึงมีปัญหาว่าในเรื่องการเรียกค่าเสียหายจะมีผลทางกฎหมายอย่างไรภายใต้กฎหมายไทย

ในการที่จะวิเคราะห์ประเด็นปัญหาต่าง ๆ ดังที่กล่าวมานี้ จะต้องพิจารณาเสียก่อนว่าภายใต้กฎหมายไทยนั้น หากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาจะมีบทบัญญัติใดใช้บังคับบ้าง เพื่อที่จะวิเคราะห์เปรียบเทียบผลทางกฎหมายภายใต้กฎหมายไทยกับหลักกฎหมายต่างประเทศต่อไป

4.3.5.1 หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

4.3.5.1.1 การผิดนัดชำระหนี้

ลูกหนี้จะมีความรับผิดทางสัญญาฐานชำระหนี้ล่าช้าก็ต่อเมื่อลูกหนี้ผิดนัด (in default) ซึ่งการพิจารณาว่าลูกหนี้ผิดนัดหรือไม่นั้นมีบัญญัติไว้ในมาตรา 204 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนี้

“มาตรา 204 ถ้าหนี้ถึงกำหนดชำระแล้ว และภายหลังแต่นั้นเจ้าหนี้ได้ให้คำเตือนลูกหนี้แล้ว ลูกหนี้ยังไม่ชำระหนี้ไซ้ ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดเพราะเขาเตือนแล้ว

ถ้าได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทิน และลูกหนี้มิได้ชำระหนี้ตามกำหนดไซ้ ท่านว่าลูกหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัดโดยมิพักต้องเตือนเลย วิธีเดียวกันนี้ท่านให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าก่อนการชำระหนี้ ซึ่งได้กำหนดเวลาลงไว้อาจคำนวณนับได้โดยปฏิทินนับแต่วันที่ได้บอกกล่าว”

ปัญหาว่าความตามวรรค 2 ของมาตรา 204 ที่ว่า “ถ้าได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทิน” นั้น มีขอบเขตเพียงใด ท่านศาสตราจารย์ ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช ได้กล่าวไว้ว่า “ในเบื้องต้นควรสังเกตว่าตัวบทภาษาไทยยังผิดเพี้ยนกับคำแปลภาษาอังกฤษอยู่บ้าง คือในตอนต้นแห่งวรรค 2 นี้ที่ว่า ถ้าได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทินนั้น ทำให้เข้าใจว่า จะต้องกำหนดวันที่ เดือน ปีตามปฏิทิน เช่นกู้เงินกันวันที่ 1 เมษายน กำหนดให้ใช้วันที่ 31 มีนาคมปีเดียวกันตั้งนี้เป็นต้น ความในภาษาไทยยังไม่กระชับพอที่จะคุ้มถึง ตัวอย่างเช่น ให้กู้เงินกันไป กำหนดให้ใช้ภายใน 6 เดือนหรือ 1 ปีนับแต่วันกู้ หรือเช่นให้ใช้ในเดือนหกหรือเดือนยี่ ปีมะเส็ง เพราะใช้คำว่า วันแห่งปฏิทิน ทำให้สงสัยได้ว่า เดือนแห่งปฏิทินหรือปีแห่งปฏิทินไม่อยู่ในความมุ่งหมายด้วย แต่ในคำแปลภาษาอังกฤษใช้คำว่า If a time by the calendar is fixed for

the performance ซึ่งแปลว่าถ้าได้กำหนดให้ชำระหนี้ตามเวลาแห่งปฏิทิน ความจึงกว้างกว่ามาก เพราะที่แปลว่าเวลาแห่งปฏิทินนั้นกินความได้ทั้งหมดและก็ควรจะเข้าใจตามฉบับภาษาอังกฤษที่กินความได้กว้างนี้ เพราะฉบับภาษาไทยจำกัดไปสักหน่อยซึ่งคงจะไม่ใช่ความมุ่งหมายเฉพาะแต่วันเท่านั้น จะเป็นวันเดือนหรือปีก็ตาม ถ้าจะพอคำนวณนับได้แน่นอนตามปฏิทินแล้ว ก็ควรจะได้อยู่ในความมุ่งหมายอันเดียวกัน มิฉะนั้นกฎหมายมาตรานี้จะแคบไปมาก”⁶⁰ ดังนี้ จึงเข้าใจได้ว่า เพียงแต่มีกำหนดเวลาชำระหนี้ไม่ว่าจะกำหนดเป็นวันใด เดือนใด ปีใด หรือให้ชำระเป็นรายวัน รายเดือน หรือรายปีซึ่งคำนวณนับแน่นอนได้ตามปฏิทินได้ก็อยู่ในความหมายของมาตรา 204 วรรค 2 แล้ว (ดังนั้น กรณีที่จะเข้ามาตรา 204 วรรคแรกก็คือ ตามนัยมาตรา 203 วรรคแรก⁶¹ กล่าวคือ หนี้ที่พอจะกำหนดเวลากันได้แต่ไม่กำหนดเวลากันได้ เช่น ให้อู่เงินแต่ไม่ได้กำหนดเวลาใช้คืน หนี้ที่ถึงกำหนดวันที่ตั้งแต่เวลาที่ให้อู่ หรืออาจเป็นกรณีหนี้ที่พอจะอนุมานกำหนดเวลาชำระเอาได้จากพฤติการณ์ เช่น ว่าจ้างให้ต่อเรือแต่ไม่ได้กำหนดว่าให้ทำเสร็จเมื่อไหร่ หนี้ก็จะถึงกำหนดเมื่อต่อเรือเสร็จ ซึ่งในกรณีเหล่านี้ แม้หนี้จะได้ถึงกำหนดแล้ว แต่ลูกหนี้ยังไม่ได้ชำระหนี้ ลูกหนี้ก็ยังไม่นับชื่อว่าผิดนัด และจะถือว่าลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ตามมาตรา 215 ไม่ได้ เพราะเป็นการที่เจ้านี้ยอมให้ลูกหนี้ชำระหนี้ช้าอยู่ได้โดยปริยาย)

ตามปกติ การที่ลูกหนี้ผิดนัดนั้นเป็นคนละเรื่องกับการที่ลูกหนี้ผิดสัญญา เช่น จ้างให้สร้างบ้าน ผู้รับจ้างส่งมอบทันกำหนดเวลา แต่ปรากฏว่าใช้ไม้ผิดประเภท กรณีนี้ก็จะเป็นการผิดสัญญาเนื่องจากมิได้ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ตามมาตรา 215 แต่จะไม่เป็นการผิดนัด เนื่องจากได้ส่งมอบบ้านตามกำหนดเวลา แต่ก็อาจมีกรณีที่เป็นการผิดนัดและผิดสัญญาได้ กล่าวคือ กรณีที่หนี้มีกำหนดชำระแล้วลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ตามกำหนดนั้น ก็จะเป็นทั้งการผิดนัดตามมาตรา 204 วรรค 2 และเป็นการผิดสัญญาด้วย

⁶⁰ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2, หน้า 543-544.

⁶¹ มาตรา 203 บัญญัติว่า “ถ้าเวลาอันจะพึงชำระหนี้นั้นมีได้กำหนดลงไว้ หรือจะอนุมานจากพฤติการณ์ทั้งปวงก็ไม่ได้ไซ้ ท่านว่าเจ้านี้ยอมจะเรียกให้ชำระหนี้ได้โดยพลัน และฝ่ายลูกหนี้ก็ยอมจะชำระหนี้ของตนได้โดยพลันดุจกัน

ถ้าได้กำหนดเวลาไว้ แต่หากกรณีเป็นที่สงสัย ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้านี้ย่อมจะเรียกให้ชำระหนี้ก่อนถึงเวลานั้นหาได้ไม่ แต่ฝ่ายลูกหนี้จะชำระหนี้ก่อนกำหนดนั้นก็ได้อีก”

สำหรับกรณีหนี้เงินคือหนี้ในการชำระเงินจำนวนหนึ่งนั้น หากชำระหนี้ล่าช้าและมีการผิดนัดแล้ว กฎหมายสันนิษฐานแล้วว่าเจ้าหนี้ได้รับความเสียหาย มาตรา 224 วรรค 1⁶² จึงบัญญัติความรับผิดทางสัญญาว่าให้คิดดอกเบี้ยให้แก่เจ้าหนี้นับแต่เวลาที่ผิดนัดร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปีจนถึงเวลาที่ชำระหนี้หนี้เสร็จ

4.3.5.1.2 สิทธิยึดหน่วง

สิทธิยึดหน่วงเป็นสิทธิของเจ้าหนี้ที่จะครอบครองหรือยึดหน่วงทรัพย์สินไว้เป็นหลักประกันการชำระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับตัวทรัพย์สินที่ยึดถือไว้ กล่าวคือ ในกรณีที่เจ้าหนี้ยังไม่ได้ชำระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระแล้วและมีทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับหนี้อยู่ในครอบครอง เจ้าหนี้ก็สามารถยึดหน่วงทรัพย์สินดังกล่าวได้จนกว่าจะมีการชำระหนี้ ดังนั้น เมื่อเจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้แล้ว สิทธิยึดหน่วงก็จะระงับไป สิทธิยึดหน่วงจึงเป็นสิทธิที่มีอยู่เหนือตัวทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับหนี้ที่ลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ เป็นมาตรการหนึ่งในการบังคับชำระหนี้ซึ่งกฎหมายกำหนดขึ้นเพื่อคุ้มครองสิทธิของเจ้าหนี้ในการได้รับชำระหนี้จากลูกหนี้⁶³

บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เป็นหลักในการแสดงถึงลักษณะของสิทธิยึดหน่วง คือ มาตรา 241 ซึ่งบัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 241 ผู้ใดเป็นผู้ครองทรัพย์สินของผู้อื่น และมีหนี้อันเป็นคุณประโยชน์แก่ตนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินซึ่งครองนั้นไซ้ ท่านว่าผู้นั้นจะยึดหน่วงทรัพย์สินนั้นไว้จนกว่าจะได้ชำระหนี้ก็ได้ แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับ เมื่อหนี้นั้นยังไม่ถึงกำหนด

อนึ่งบทบัญญัติในวรรคก่อนนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับ ถ้าการที่เข้าครอบครองนั้นเริ่มมาแต่ทำการอันใดอันหนึ่งซึ่งไม่ชอบด้วยกฎหมาย”

⁶² มาตรา 224 บัญญัติว่า

“หนี้เงินนั้น ท่านให้คิดดอกเบี้ยในระหว่างเวลาผิดนัดร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ถ้าเจ้าหนี้อาจจะเรียกดอกเบี้ยได้สูงกว่านั้นโดยอาศัยเหตุอย่างอื่นอันชอบด้วยกฎหมาย ก็ให้คงส่งดอกเบี้ยต่อไปตามนั้น

ท่านห้ามมิให้คิดดอกเบี้ยซ้อนดอกเบี้ยในระหว่างผิดนัด

การพิสูจน์ค่าเสียหายอย่างอื่นนอกกว่านั้น ท่านอนุญาตให้พิสูจน์ได้”

⁶³ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้, หน้า 161.

ดังนี้ สิทธิยึดหน่วงนั้นประกอบด้วยหลักเกณฑ์ที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1. เจ้าหนี้ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่นโดยชอบด้วยกฎหมาย
2. ต้องมีหนี้เกี่ยวกับทรัพย์สินที่ครอบครอง
3. ต้องไม่ขัดกับภาระของเจ้าหนี้หรือคำสั่งของลูกหนี้หรือความสงบเรียบร้อย

ตัวอย่างเช่นคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2157/2530 โจทก์ซื้อผ้าจากบริษัท ส.โดยบริษัทส. ต้องนำผ้าไปว่าจ้างจำเลยย้อมก่อนแล้วจึงส่งมอบแก่โจทก์และบริษัทส. เป็นผู้ชำระค่าจ้างย้อมดังนี้เมื่อไม่มีผู้ใดชำระค่าจ้างย้อมให้จำเลย แม้ว่าผ้าจะเป็นของโจทก์ จำเลยก็ชอบที่จะใช้สิทธิยึดหน่วงผ้าไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าจ้าง โจทก์ไม่มีอำนาจฟ้องให้จำเลยส่งมอบผ้าแก่โจทก์ โดยที่ยังไม่มีผู้ใดชำระหนี้ค่าจ้างย้อมผ้าอันเป็นคุณประโยชน์แก่จำเลยเกี่ยวกับทรัพย์สินซึ่งครอบครองนั้น

4.3.5.1.3 ผลแห่งการเลิกสัญญา

หลักกฎหมายเกี่ยวกับการเรียกเรือคืนตามหลักกฎหมายต่างประเทศนั้นมีประเด็นที่จะต้องวิเคราะห์เปรียบเทียบกับเรื่องการเลิกสัญญาตามหลักกฎหมายไทย ซึ่งกรณีที่คู่สัญญาจะสามารถใช้สิทธิเลิกสัญญาตามหลักทั่วไปได้ผู้เขียนได้กล่าวถึงโดยละเอียดแล้วในหัวข้อ 4.3.2.1 ในส่วนนี้ผู้เขียนจึงขอยกหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ในเรื่องการเรียกเรือคืนเพิ่มเติมได้แก่บทบัญญัติในเรื่องผลแห่งการเลิกสัญญาซึ่งมีหลักกฎหมายอยู่ในมาตรา 319 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันมีบัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 391 เมื่อคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้ใช้สิทธิเลิกสัญญาแล้ว คู่สัญญาแต่ละฝ่ายจำเป็นต้องให้อีกฝ่ายหนึ่งได้กลับคืนสู่ฐานะดังที่เป็นอยู่เดิม แต่ทั้งนี้จะเป็นที่เสื่อมเสียแก่สิทธิของบุคคลภายนอกหาได้ไม่

ส่วนเงินอันจะต้องใช้คืนในกรณีดังกล่าวมาในวรรคต้นนั้น ท่านให้บวกดอกเบี้ยเข้าด้วย คิดตั้งแต่เวลาที่ได้รับไว้

ส่วนที่เป็นภาระงานอันได้กระทำให้และเป็นการยอมให้ใช้ทรัพย์สินนั้น การที่จะชดเชยคืน ท่านให้ทำได้ด้วยใช้เงินตามควรค่าแห่งการนั้น ๆ หรือถ้าในสัญญาที่กำหนดว่าให้ใช้เงินตอบแทน ก็ให้ใช้ตามนั้น

การใช้สิทธิเลิกสัญญานั้นหากกระทบกระทั่งถึงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายไม่”

ในกรณีของสัญญาทั่ว ๆ ไป ผลของการเลิกสัญญาจะมีลักษณะดังที่มาตรา 391 ว่ามานี้ คือ ให้คู่กรณีกลับคืนสู่ฐานะเดิมเหมือนก่อนที่จะทำสัญญาโดยแต่ละฝ่ายต่างคืนของตัวเองที่เคยได้รับไว้แล้วทั้งหมด ถ้ามีการคืนเงินต้องให้ดอกเบี้ยด้วย (ตามอัตราที่กฎหมายกำหนดคือร้อยละ 7.5 ต่อปี ถ้าหากกำหนดอัตราดอกเบี้ยไว้ล่วงหน้าในอัตราสูงอาจเป็นเบี้ยปรับ) ถ้าเป็นการทำงานที่ทำไปแล้วนั้นเป็นเรื่องที่โดยสภาพคืนกันไม่ได้หรือไม่อาจทำให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมได้ ก็ต้องใช้เป็นเงินให้แทนหรือถ้าการใช้ทรัพย์สินนั้น เป็นเรื่องที่ใช้ไปแล้ว ทำให้กลับคืนกันไม่ได้ ก็ต้องใช้เงินให้แทนในอัตราที่สมควรหรือในอัตราตามสัญญา⁶⁴

แต่สำหรับสัญญาที่มีการปฏิบัติการชำระหนี้เป็นระยะ ๆ นั้น มีปัญหาว่าผลจะเป็นไปดังมาตรา 391 เหมือนกรณีสัญญาทั่ว ๆ ไป คือ กลับคืนสู่ฐานะเดิมโดยมีผลย้อนหลังไปถึงเวลาทำสัญญาหรือไม่

ในประเด็นนี้ ได้มีนักกฎหมายหลายท่านได้เสนอความเห็นที่สัญญาควรจะมีผลระงับเฉพาะในอนาคต โดยไม่ทำลายสิ่งที่คู่สัญญาเคยปฏิบัติต่อกันในอดีตซึ่งมีผลสมบูรณ์ไปแล้ว เช่น ท่านศาสตราจารย์ ดร. จีต เศรษฐบุตร ได้เสนอความเห็นของนักกฎหมายฝรั่งเศสว่า “สำหรับสัญญาที่ก่อนนี้ให้คู่สัญญาปฏิบัติเป็นระยะช่วง ๆ ไป ดังเรียกกันว่า *contrats successifs* นั้น เมื่อไม่มีการชำระหนี้ในระยะเวลาหนึ่งระยะใด หรือเมื่อมีการชำระหนี้ในระยะเวลาหนึ่งระยะใดตกเป็นพันธวิสัยเพราะความผิดของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง และมีการบอกเลิกสัญญากันแล้วก็หมายความว่าสัญญาได้สิ้นสุดลงในระยะนั้น คือไม่มีผลในอนาคตแต่ไม่ย้อนหลัง ไม่ทำลายสิ่งที่ปฏิบัติไปแล้ว”⁶⁵

ท่านรองศาสตราจารย์ ดร.ศนันท์กรณ โสคติพันธุ์ ได้กล่าวไว้ว่าสำหรับสัญญาที่มีการปฏิบัติการชำระหนี้เป็นระยะ ๆ นั้น เมื่อมีการใช้สิทธิเลิกสัญญาจะไม่มีผลย้อนหลังให้กลับคืนสู่ฐานะเดิม แต่จะมีผลเป็นการเลิกนิติสัมพันธ์สำหรับอนาคตเท่านั้น สิ่งใดที่เคยให้กันไป หรือชำระหนี้กันไปในอดีตก็มีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย⁶⁶

ส่วนในเรื่องการเรียกค่าเสียหายตามมาตรา 391 วรรค 4 นั้น หมายความว่าเมื่อมีการใช้สิทธิเลิกสัญญาแล้วยังคงมีความเสียหายอันเกิดจากการไม่ชำระหนี้ของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็ยังสามารถเรียกค่าเสียหายอันเกิดจากการไม่ชำระหนี้ตามมาตรา 222

⁶⁴ ศนันท์กรณ โสคติพันธุ์, คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา, หน้า 431- 434.

⁶⁵ จีต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและสัญญา, หน้า 298.

⁶⁶ ศนันท์กรณ โสคติพันธุ์, คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา, หน้า 436.

ต่อไปได้ เนื่องจากเมื่อมีการเลิกสัญญาซึ่งเป็นการทำลายสัญญาทำให้สัญญาซึ่งเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ไม่มีอยู่อีกต่อไป ความเสียหายที่เกิดจากการไม่ชำระหนี้จึงไม่อาจมีได้ แต่ในความเป็นจริงนั้น ความเสียหายที่เกิดจากการไม่ชำระหนี้มีอยู่ก่อนเลิกสัญญาซึ่งเกิดจากการไม่ชำระหนี้ของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาเกิดขึ้นมาแล้ว เพื่อไม่ให้มีการยกขึ้นอ้างได้ว่าเมื่อมีการเลิกสัญญาแล้วคู่สัญญาไม่มีข้อผูกพันตามสัญญาอีกต่อไปจะอ้างความผูกพันตามสัญญานั้นอีกไม่ได้ กฎหมายจึงจำต้องบัญญัติว่าเมื่อมีการเลิกสัญญาแล้ว การเลิกสัญญาไม่กระทบกระเทือนถึงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการไม่ชำระหนี้ตามสัญญาที่มีการบอกเลิกนั้น *

4.3.5.2 วิเคราะห์ผลทางกฎหมายของการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและการเรียกเรอคืน

ผลทางกฎหมายของการที่ซาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้าง รวมถึงการเรียกเรอคืนของเจ้าของเรือสามารถวิเคราะห์ในประเด็นปัญหาต่าง ๆ ได้ดังนี้

4.3.5.2.1 การผิดนัดชำระค่าจ้างและการชำระดอกเบี้ยในค่าจ้าง

สัญญาซาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตาม NYPE 93 นั้น ในข้อ 11. (a) กำหนดให้ชำระค่าจ้างทุก ๆ 15 วันล่วงหน้า จึงเป็นกรณีที่มีการกำหนดเวลาชำระหนี้เอาไว้ซึ่งคำนวณนับได้ตามปฏิทินโดยตีความอย่างกว้างจากการพิจารณาร่างกฎหมายฉบับภาษาอังกฤษของมาตรา 204 วรรค 2 ที่ใช้คำว่า If a time by the calendar is fixed for the performance ซึ่งแปลว่า “ถ้าได้กำหนดให้ชำระหนี้ตามเวลาแห่งปฏิทิน” จึงมิได้มีความมุ่งหมายเฉพาะการกำหนด

* สำหรับการเลิกสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันเป็นมาตรการเยียวยาที่ใช้แทนที่สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการไม่ชำระหนี้ หมายความว่า เจ้าหนี้จะต้องเลือกระหว่างการเลิกสัญญากับสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพียงอย่างใดอย่างหนึ่งเท่านั้น (Article 325 และ 326 BGB) ซึ่งต่างจากบทบัญญัติในมาตรา 391 วรรค 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 545 ประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่นและมาตรา 1184 ประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส อ้างถึงใน จตุพล หวังสู่วัฒนา, “ผลของการเลิกสัญญาต่างตอบแทน,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540), หน้า 51.

ชำระหนี้ตามวันแห่งปฏิทินเช่นตามถ้อยคำที่ปรากฏในกฎหมายเท่านั้น ฉะนั้น ชาร์เตอร์เรอร์จึงตกเป็นผู้ผิดนัดโดยเจ้าของเรือไม่ต้องเตือนตามมาตรา 204 วรรค 2⁶⁷

แต่เนื่องจากตามข้อ 11. (b) (Grace Period) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องแจ้งให้ชาร์เตอร์เรอร์ทราบถึงการที่มีได้ชำระค่าจ้างและให้เวลาชาร์เตอร์เรอร์ในการชำระค่าจ้างให้ถูกต้องเสียก่อน โดยถ้าชาร์เตอร์เรอร์สามารถแก้ไขได้ทันตามเวลาที่แจ้งนั้น ก็ให้ถือว่าชาร์เตอร์เรอร์ได้ชำระหนี้ตามกำหนดเวลา ดังนั้น เวลาที่จะถือว่าชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดและคิดดอกเบี้ยนับแต่นั้นไปย่อมจะได้แก่เวลาเมื่อพ้นระยะเวลาที่ให้ชาร์เตอร์เรอร์แก้ไขให้ถูกต้องดังกล่าว มิใช่ผิดนัดโดยทันทีที่ไม่ชำระหนี้ตามกำหนดเวลาตามมาตรา 204 วรรค 2 ซึ่งกรณีนี้เป็นกรณีที่คู่สัญญาได้ตกลงกันไว้ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญาและเนื่องจากบทบัญญัติในเรื่องการผิดนัดชำระหนี้มิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนตามมาตรา 151 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (และเป็นประโยชน์แก่ฝ่ายลูกหนี้คือชาร์เตอร์เรอร์) จึงยอมบังคับกันได้

อย่างไรก็ตาม ในเรื่องดอกเบี้ยที่ต้องชำระเมื่อมีการผิดนัดชำระค่าจ้างอันเป็นหนี้เงินนั้นมีประเด็นปัญหาว่า ในระหว่างระยะเวลาตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระค่าจ้างเป็นงวด ๆ ติดต่อกัน ซึ่งหากเกิดการผิดนัดชำระค่าจ้างงวดใดงวดหนึ่งก็จะเกิดปัญหาว่าจะต้องชำระดอกเบี้ยในงวดที่ค้างชำระหรือไม่และเมื่อใด ซึ่งถ้าพิจารณาตามหลักกฎหมายอังกฤษนั้น ถ้าไม่มีข้อสัญญาตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์เกี่ยวกับการชำระดอกเบี้ยในค่าจ้างที่ค้างชำระ เจ้าของเรือจะไม่สามารถเรียกดอกเบี้ยดังกล่าวได้หากว่าได้มีการชำระค่าจ้างที่ค้างชำระในภายหลังแต่ก่อนที่จะเริ่มดำเนินคดี ซึ่งถ้าพิจารณาตามหลักกฎหมายไทย เมื่อผิดนัดชำระหนี้เงิน เจ้าหนี้สามารถเรียกดอกเบี้ยได้ตามมาตรา 224 เสมอแม้ว่าจะไม่มีข้อสัญญากำหนดไว้ก็ตาม ดังคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

⁶⁷ กรณีนี้สามารถเทียบเคียงได้กับคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1165/2499 ทำสัญญาเช่ามีกำหนด 3 ปีและมีข้อสัญญาระบุวันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดแห่งการเช่าไว้ตามวันแห่งปฏิทิน กับมีข้อสัญญาด้วยว่าผู้เช่าจะต้องชำระค่าเช่าล่วงหน้าทุก ๆ ปี เท่านั้นก็พอถือได้แล้วว่าได้มีการกำหนดวันชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทิน ถ้าผู้เช่าไม่ชำระค่าเช่าให้ภายในวันที่ซึ่งเป็นวันครบรอบปีตามสัญญา ผู้เช่าก็ตกเป็นผู้ผิดนัดโดยมิพักต้องเตือนอีก

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7546/2548 สัญญาประกันตัวผู้ต้องหาระบุเพียงว่า หากผิดสัญญาไม่ส่งตัวผู้ต้องหาตามกำหนดนัดยินยอมใช้เงิน 400,000 บาท โดยมีได้กำหนดเรื่อง ดอกเบี้ยไว้ด้วย แต่เมื่อจำเลยที่ 1 ผิดสัญญาไม่ส่งตัวผู้ต้องหาและจะต้องชำระเบี้ยปรับจำนวนดังกล่าวซึ่งเป็นหนี้เงินจึงอยู่ในบังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 224 โจทก์ย่อมมีสิทธิเรียกให้จำเลยที่ 1 ชำระเบี้ยปรับจำนวน 400,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปีในระหว่างผิดนัด เมื่อโจทก์มีหนังสือทวงถามให้ชำระเงินในวันที่ 12 เมษายน 2542 จำเลยที่ 1 ไม่ชำระ จึงถือว่าผิดนัดต้องรับผิดดอกเบี้ยผิดนัดตั้งแต่วันที่ 13 เมษายน 2542 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 678/2509 แม้ในสัญญาจะไม่ได้กำหนดว่าเมื่อผิดนัดไม่ชำระหนี้ให้เสียดอกเบี้ยก็ตาม เมื่อลูกหนี้ในสัญญานั้นผิดนัด ก็จะต้องเสียดอกเบี้ยร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 224

อย่างไรก็ตามมีปัญหาว่า มาตรา 224 นั้นมิได้กำหนดเวลาที่จะต้องชำระดอกเบี้ย (ซึ่งผู้เขียนก็เห็นว่าการชำระดอกเบี้ยในกรณีสัญญาทั่วไปนั้นคงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องระบุ เช่นนั้นเพราะมิใช่สัญญาที่ให้ชำระเป็นงวด ๆ ที่จะก่อให้เกิดปัญหาเสมอไป) จึงมีปัญหาว่าภายใต้กฎหมายไทย ถ้าชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดชำระค่าจ้างงวดใดงวดหนึ่งแล้วจะต้องชำระดอกเบี้ยเมื่อใด โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าเป็นสัญญาระหว่างประเทศ และคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งใช้แนวทางของหลักกฎหมายอังกฤษก็จะชำระเฉพาะค่าจ้างที่ค้างชำระโดยไม่ชำระดอกเบี้ยถ้ายังมิได้มีการเริ่มดำเนินคดี โดยที่ NYPE 93 นั้นมิได้มีข้อสัญญากำหนดไว้ว่าจะต้องชำระดอกเบี้ยในค่าจ้างที่ค้างชำระหรือไม่และเมื่อใด ซึ่งอาจนำไปสู่การเลิกสัญญาได้ เนื่องจากภายใต้ระบบกฎหมายไทย มีความเห็นว่าหนี้ที่หากลูกหนี้มิได้ชำระอันจะก่อให้เกิดสิทธิในการเลิกสัญญาแก่เจ้าหนี้ตามมาตรา 387 นั้น อาจเป็นการไม่ชำระหนี้ประธานหรือหนี้อุปกรณ์ เช่น ดอกเบี้ยก็ได้⁶⁸ การไม่ทราบหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ในการชำระดอกเบี้ยจึงอาจนำไปสู่การเลิกสัญญาซึ่งมีผลร้ายแรงมากขึ้น

ส่วนประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์นั้น Section 391 วรรค 1 บัญญัติไว้ว่า “ถ้ามิได้มีการชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์ต้องจ่ายดอกเบี้ยผิดนัดนับแต่เวลาที่ถึงกำหนดพร้อมกับการชำระค่าจ้างในงวดถัดไป” จึงเป็นการอุดช่องว่างกรณีที่มี

⁶⁸ จิตติ ดิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 มาตรา 354 ถึงมาตรา 452, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์, 2526), หน้า 96.

ข้อสัญญากำหนดเอาไว้เพื่อป้องกันข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากความไม่แน่ใจของคู่สัญญา ผู้เขียนจึงเห็นว่าถ้ามีบทบัญญัติในทำนองเดียวกันนี้ก็ช่วยให้การชำระดอกเบี้ยในกรณีผิดนัดชำระค่าจ้างมีความชัดเจนมากขึ้น ทั้งนี้ ย่อมไม่ขัดขวางคู่สัญญาในการตกลงชำระดอกเบี้ยเป็นอย่างอื่นตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา

4.3.5.2.2 สิทธิยึดหน่วง (Liens) ของเจ้าของเรือ

ในเรื่องข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิยึดหน่วง (liens) นั้นมีปัญหาว่าสิทธิยึดหน่วง (liens) ของเจ้าของเรือเหนือสินค้า ค่าระวางบรรทุกช่วงและค่าจ้างช่วง ตามข้อ 23. ของ NYPE 93 นั้นจะมีผลทางกฎหมายอย่างไรภายใต้กฎหมายไทย

แม้ลักษณะของหลักประกันในเรื่องสิทธิยึดหน่วงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 241 กฎหมายจะใช้คำว่า “ทรัพย์สิน” ซึ่งตามมาตรา 138 ได้กำหนดคำนิยามว่า “ทรัพย์สิน หมายความว่ารวมทั้งทรัพย์และวัตถุไม่มีรูปร่าง ซึ่งอาจมีราคาและอาจถือเอาได้” โดยมิได้ใช้คำว่า “ทรัพย์” ซึ่งหมายถึงวัตถุมีรูปร่างตามมาตรา 137 แต่เมื่อสิทธิยึดหน่วงเป็นสิทธิที่เกิดขึ้นเมื่อเจ้าหนี้ได้ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่นไว้เป็นประกัน จึงไม่สามารถเกิดสิทธิยึดหน่วงในสิทธิเรียกร้องอย่างหนึ่งอย่างใดได้โดยสภาพ

ดังนั้น สิทธิยึดหน่วง (liens) ของเจ้าของเรือเหนือสินค้าที่บรรทุกบนเรือ นั้นจึงอาจปรับใช้ได้ตามบทบัญญัติในเรื่องสิทธิยึดหน่วงตามปกติ เนื่องจากเจ้าของเรือมีสินค้าอยู่ในความครอบครองและมีหนี้ในค่าจ้างที่ค้างชำระอันเป็นหนี้เกี่ยวกับสินค้าที่ครอบครองตามมาตรา 241 แต่ในส่วนค่าระวางบรรทุกช่วงและค่าจ้างช่วงที่เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเอาได้จากผู้เช่าเรือช่วง ตามข้อสัญญานี้* มีปัญหาที่จะต้องพิจารณาว่าจะสามารถบังคับให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของสัญญาได้หรือไม่ ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายเรื่องใด

หากพิจารณาตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ในเรื่องของสิทธิยึดหน่วง (liens) ตามข้อ 23. ของ NYPE 93 นั้นจะเห็นว่ากระบวนการในการใช้สิทธิของเจ้าของเรือเหนือสินค้าที่บรรทุกและค่าระวางบรรทุกช่วงหรือค่าจ้างช่วงมีลักษณะที่แตกต่างกัน กล่าวคือ การใช้สิทธิของเจ้าของเรือเหนือสินค้าจะเป็นไปตามหลักในเรื่องสิทธิยึดหน่วง (liens) ตามปกติ ดังในคดี

* หากเจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าระวางโดยตรงตามใบตราส่งก็ไม่จำเป็นต้องอาศัยข้อสัญญาในเรื่องสิทธิยึดหน่วง (liens) นี้ (Molthes Rederi v. Ellerman's Wilson Line [1926])

Hammonds v. Barclay (1802) ซึ่งผู้พิพากษาในศาลอังกฤษได้อธิบายว่า “สิทธิยึดหน่วง (liens) เป็นสิทธิในการครอบครองทรัพย์สินที่เป็นของผู้อื่นจนกว่าจะได้รับการชำระหนี้” ดังนั้น เจ้าของเรือจึงสามารถยึดหน่วงสินค้าที่อยู่ในความครอบครองได้จนกว่าจะได้รับชำระหนี้ที่ค้างชำระจากชาร์เตอร์เรอร์⁶⁹

แต่ในส่วนของคำระวางบรรทุกช่วงนั้นในคดี The Nanfri (1979) ศาลอังกฤษอธิบายว่าสิทธิยึดหน่วง (liens) ของเจ้าของเรือในกรณีนี้เป็นหลักประกัน (equity charge) เหนือหนี้ของผู้ส่งของที่ต้องชำระให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ และในการที่จะให้สิทธิยึดหน่วง (liens) มีผลนั้น จำเป็นที่จะต้องใช้ความสามารถในการยับยั้งการชำระคำระวางบรรทุกช่วง (โดยการมีหนังสือแจ้ง) จากผู้ส่งของไปยังชาร์เตอร์เรอร์ การใช้สิทธิในคำระวางบรรทุกช่วงนี้จึงต่างกับการใช้สิทธิเหนือทรัพย์สินที่ครอบครองอยู่แล้วและมีข้อสงสัยว่าควรเรียกว่าสิทธิยึดหน่วง (liens) หรือไม่⁷⁰

นอกจากนี้ ถ้าชาร์เตอร์เรอร์โอนสิทธิเรียกร้องในคำระวางบรรทุกช่วงให้แก่บุคคลภายนอก ในการพิจารณาว่าสิทธิของเจ้าของเรือหรือบุคคลภายนอกนั้นดีกว่า ก็จะต้องพิจารณาจากผู้ใดมีหนังสือแจ้งไปยังลูกหนี้ก่อน ตามคดี Dearle v. Hall (1828)*

⁶⁹ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, p. 532.

⁷⁰ Ibid., pp. 534, 537.

* คดีนี้ มีการชำระเรือ The Attika Hope ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา โดยใช้แบบมาตรฐานของ NYPE (1946) ในวันที่ 16 พฤศจิกายน 1983 ต่อมา ในวันที่ 15 ธันวาคม ชาร์เตอร์เรอร์ได้นำเรือเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยว และได้โอนสิทธิในคำระวางตามสัญญาดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกโดยมีหนังสือแจ้งไปยังผู้ชำระเรือช่วงด้วย แต่ปรากฏว่าในวันที่ 13 มกราคม เจ้าของเรือแจ้งผู้ชำระเรือช่วงว่าจะใช้สิทธิยึดหน่วงตามข้อ 18. ของ NYPE (1946) โดยมีการชำระคำระวางบรรทุกช่วงในวันที่ 15 มกราคม ซึ่งเป็นเวลา 20 วันหลังจากมีการออกใบตราส่ง ในวันที่ 17 มกราคม ผู้รับโอนสิทธิเรียกร้องเรียกให้ชำระคำระวางให้แก่ตนตามสัญญาโอนสิทธิเรียกร้อง ศาลวินิจฉัยว่าบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับโอนสิทธิเรียกร้อง มีสิทธิดีกว่าเนื่องจากได้มีหนังสือแจ้งเกี่ยวกับการโอนสิทธิเรียกร้องไปยังลูกหนี้ก่อนที่เจ้าของเรือจะมีหนังสือแจ้งในวันที่ 13 มกราคม ผู้ชำระเรือช่วงซึ่งได้ชำระคำระวางให้แก่เจ้าของเรือไปก่อนจึงต้องรับผิดชอบในการชำระคำระวางให้แก่ผู้รับโอนสิทธิเรียกร้องอีกครั้ง

ถ้าหากพิจารณาลักษณะเกี่ยวกับการใช้สิทธิของเจ้าของเรือในค่าระวางบรรทุก ช่วงดังกล่าวแล้วก็จะเห็นได้ว่ามีลักษณะเปรียบเทียบกับ การโอนสิทธิเรียกร้องตามบทบัญญัติใน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ซึ่งตามคำอธิบายของประเทศอังกฤษก็อธิบายว่าเป็นการโอนสิทธิ เรียกร้อง [an assignment of the right] เช่นกัน⁷¹) โดยเหตุผลที่สำคัญ 2 ประการ คือ

- 1) การใช้สิทธิของเจ้าของเรือในค่าระวางบรรทุกช่วงนั้น จำเป็นที่จะต้อง มีหนังสือแจ้งไปยัง ลูกหนี้ คือ ผู้ซาร์เตอร์เรือช่วง ซึ่งจะตรงกับวิธีการโอนสิทธิเรียกร้องตามมาตรา 306 วรรค แรก ซึ่งบัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 306 การโอนหนี้อื่นจะพึงต้องชำระแก่เจ้าหนี้คนหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง นั้นถ้าไม่ทำเป็นหนังสือ ท่านว่าไม่สมบูรณ์ อนึ่งการโอนหนี้นั้นท่านว่าจะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ลูกหนี้ หรือบุคคลภายนอกได้แต่เมื่อได้บอกกล่าวการโอนไปยังลูกหนี้หรือลูกหนี้จะได้ยินยอมด้วยในการ โอนนั้น คำบอกกล่าวหรือความยินยอมเช่นว่านี้ท่านว่าต้องทำเป็นหนังสือ”

- 2) กรณีที่ซาร์เตอร์เรือได้โอนสิทธิเรียกร้องให้แก่บุคคลภายนอกด้วย ในการที่จะพิจารณาว่า เจ้าของเรือหรือบุคคลภายนอกจะมีสิทธิในค่าระวางดีกว่านั้นจะต้องพิจารณาว่าผู้ใดมี หนังสือแจ้งไปยังลูกหนี้ก่อน ซึ่งถ้าพิจารณาบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและ พณิชย์ ในกรณีที่ผู้โอนได้โอนสิทธิเรียกร้องรายเดียวกันให้แก่ผู้รับโอนหลายรายนั้น ในปัญหาว่าผู้รับโอนรายใดจะมีสิทธิดีกว่ากัน ตามมาตรา 307 ก็ได้กำหนดว่า ผู้รับโอนที่ได้ มีหนังสือแจ้งไปยังลูกหนี้ก่อนจะมีสิทธิดีกว่า ดังนี้ ถึงแม้ว่าผู้รับโอนซึ่งได้รับโอนมาภายหลัง แต่ได้แจ้งการโอนเป็นหนังสือไปยังลูกหนี้ก่อน ลูกหนี้ก็ต้องถือว่าผู้นั้นเป็นผู้รับโอน ผู้รับโอน รายแรกซึ่งยังไม่ได้บอกกล่าวไปยังลูกหนี้ไม่อาจอ้างการโอนของตนขึ้นมาใช้กับลูกหนี้หรือ ผู้รับโอนภายหลังได้⁷² มาตรา 307 ดังว่าบัญญัติไว้ดังนี้

“มาตรา 307 ถ้าพิพาทอ้างสิทธิในการโอนต่างราย โอนรายใดได้บอกกล่าวหรือ ตกลงกันก่อน โอนรายนั้นมีสิทธิดีกว่าโอนรายอื่น ๆ ”

⁷¹ See Harvey Williams, *Chartering Documents*, p. 81.

⁷² โสภณ รัตนกร, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้*, หน้า 447-448.

ฉะนั้น ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อให้มีการบังคับใช้สิทธิของเจ้าของเรือตาม NYPE ข้อ 23. ได้ตามเจตนารมณ์ของสัญญา สอดคล้องกับหลักกฎหมายและแนวปฏิบัติทั่วไป จึงจะต้องให้มีการปฏิบัติให้ถูกต้องตามวิธีการโอนสิทธิเรียกร้องในค่าระวางต่าง ๆ และอาจบัญญัติกฎหมายในประเด็นนี้ให้ชัดเจนเช่นตาม Section 391 วรรค 4 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ซึ่งมีว่า “ถ้าชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา ผู้ขนส่งอาจร้องขอให้ชาร์เตอร์เรอร์โอนสิทธิเรียกร้องในค่าระวางใด ๆ ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงให้แก่ตนได้”

4.3.5.2.3 ผลทางกฎหมายของการเรียกเรือคืนโดยเปรียบเทียบกับการเลิกสัญญา

โดยที่ข้อ 11. (a) ของ NYPE 93 กำหนดว่าหากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา เจ้าของเรือจะมีสิทธิเรียกเรือคืนได้ (withdraw the vessel) และตามข้อ 11. (b) (Grace Period) ตอนท้ายได้กำหนดเงื่อนไขในการเรียกเรือคืนไว้ว่าเจ้าของเรือจะเรียกเรือคืนได้ก็เมื่อพ้นระยะเวลาที่ตกลงกันไว้นับแต่ชาร์เตอร์เรอร์ได้รับหนังสือแจ้งถึงการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา ดังนั้น หากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างให้ถูกต้องตามกำหนดเวลา เจ้าของเรือก็สามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้เมื่อพ้นระยะเวลาตามข้อ 11. (b) ตอนท้ายดังกล่าว

ทั้งนี้ ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาได้มีการวินิจฉัยในทำนองเดียวกันว่าการเรียกเรือคืนนี้หมายถึงการเรียกเรือคืนโดยถาวรซึ่งการเรียกเรือคืนโดยชอบจะทำให้สัญญาสิ้นสุดลง นอกจากนี้ ในการเรียกเรือคืนนี้ เจ้าของเรือจะต้องแจ้งแก่ชาร์เตอร์เรอร์ (การแจ้งแก่นายเรือว่าจะเรียกเรือคืนไม่มีผลบังคับต่อชาร์เตอร์เรอร์) และจะต้องแจ้งอย่างชัดเจนว่าจะใช้สิทธิเรียกเรือคืน การแจ้งโดยใช้ข้อความที่ดีความได้หลายนัยว่าอาจจะเลิกหรือไม่เลิกสัญญานั้นไม่ถือว่าเพียงพอ

ถ้าหากเปรียบเทียบกับในเรื่องการเลิกสัญญาตามหลักกฎหมายไทยก็จะเห็นว่ามีข้อแตกต่างกันในบางประการคือ

ประการแรก การใช้สิทธิในการเรียกเรือคืนนั้น เจ้าของเรือจะต้องแจ้งแก่ชาร์เตอร์เรอร์ว่าจะเรียกเรือคืน (withdraw the vessel) อันเป็นการแสดงเจตนาโดยชัดแจ้งซึ่งแตกต่างจาก

การบอกเลิกสัญญาตามหลักทั่วไปที่อาจเป็นการแสดงเจตนาว่าจะเลิกสัญญา (rescind) โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย⁷³ ก็ได้

ประการที่สอง ความประสงค์ของเจ้าของเรือในการเรียกเรือคืนนั้นโดยหลักก็เพื่อคุ้มครองตัวเองเมื่อมีการไม่ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา ซึ่งผลของการเรียกเรือคืนนั้นคือเจ้าของเรือจะสามารถสั่งมิให้นายเรือให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ได้และจะทำให้สัญญาสิ้นสุดลง (terminate) อันเป็นการสิ้นผลบังคับต่อไปในอนาคต คือ เจ้าของเรือสามารถนำเรือไปเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่นได้แต่จะไม่สามารถเรียกค่าจ้างในระยะเวลาที่เหลือตามสัญญาได้ โดยในคดี Wehner v. Dene SS.Co. (1905) ศาลได้วินิจฉัยว่าค่าจ้างที่ชำระล่วงหน้าจะต้องคืนให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ด้วยหากมีการเรียกเรือคืน ซึ่งผลแห่งคดีนี้ทำให้สิทธิยึดเหนี่ยวของเจ้าของเรือในค่าจ้างงวดล่าสุดที่ยังไม่ได้ชำระลดน้อยลงเหลือเพียงเท่ากับสัดส่วนระยะเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์ใช้สอยเรือเท่านั้น⁷⁴

ดังนี้ ตามการวินิจฉัยคดีดังกล่าวสามารถอธิบายได้ว่าเมื่อสัญญาสิ้นสุดลงแล้วสิทธิหน้าที่ระหว่างชาร์เตอร์เรอร์และเจ้าของเรือก็จะระงับสิ้นไปเฉพาะในอนาคตและมีได้มีการกลับคืนสู่ฐานะเดิมย้อนหลังไปถึงเวลาที่ทำสัญญา โดยถ้าหากจะมีการคืนค่าจ้างก็เฉพาะแต่ส่วนที่เกินกว่าระยะเวลาที่ให้บริการหลังจากเรียกเรือคืนเท่านั้น จึงย่อมจะแตกต่างจากการกลับคืนสู่ฐานะเดิมตามมาตรา 391 วรรค 1 ซึ่งมีผลให้เจ้าของเรือจะต้องคืนค่าจ้างทั้งหมดพร้อมด้วยดอกเบี้ยตามมาตรา 391 วรรค 2 ส่วนชาร์เตอร์เรอร์จะต้องใช้ค่าที่ได้รับบริการจากเจ้าของเรือในเวลาที่ผ่านมามีทั้งหมดตามมาตรา 391 วรรค 3

⁷³ การบอกเลิกสัญญาโดยปริยายเช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4645/2540 จำเลยยินยอมให้โจทก์ใช้ทางพิพาทได้ แต่เมื่อไม่มีข้อกำหนดเวลากันไว้ โจทก์จึงใช้ทางได้ตราบเท่าที่จำเลยยินยอม หากจำเลยไม่ยินยอม โจทก์ก็ไม่มีสิทธิใช้ทาง เพราะสิทธิของโจทก์เกิดจากความยินยอมของจำเลย แม้การที่จำเลยอนุญาตให้โจทก์สร้างทางได้ทำสัญญากันไว้เป็นหนังสือ แต่ในกรณีบอกเลิกสัญญาเช่นนี้ ไม่มีกฎหมายบังคับไว้ว่าจะต้องบอกเลิกสัญญาเป็นหนังสือ จำเลยจะบอกเลิกสัญญาเป็นหนังสือหรือไม่ก็ได้ ดังนั้น การที่จำเลยนำลวดหนามซึ่งกันทางพิพาทไว้จึงเป็นการบอกเลิกสัญญาโดยปริยายแล้ว

⁷⁴ The Federal Reporter. Volume 320 cite/page 320 F.2d 628 [online]. Available from: http://bulk.resource.org/courts.gov/c/F2/320/320.F2d.628.363.28084_1.html (June 2010)

ทั้งนี้ มีแนวความเห็นเกี่ยวกับสัญญาที่มีกำหนดเวลาชำระหนี้เป็นระยะ ๆ ที่ควรให้มีผลระงับเฉพาะในอนาคต โดยมีต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิมย้อนหลังไปถึงเวลาที่ทำสัญญาดังที่ได้กล่าวไปแล้วนั้นซึ่งผู้เขียนเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง อย่างเช่นตามสัญญาชำระหนี้แบบมีกำหนดเวลาเอง การที่ชำระหนี้ได้ใช้บริการของเจ้าของเรือในช่วงเวลาที่ผ่านมา และเจ้าของเรือได้รับค่าจ้างเป็นงวด ๆ ไปแล้วนั้น ผู้เขียนไม่เห็นว่าจะมีประโยชน์อันใดที่จะให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม โดยชำระหนี้ต้องใช้ค่าที่ได้รับบริการจากเจ้าของเรือในเวลาที่ผ่านมา ส่วนเจ้าของเรือต้องคืนค่าจ้างทั้งหมดพร้อมด้วยดอกเบี้ย เนื่องจากการทำงานใด ๆ ที่ได้ทำมาและมีการชำระค่าจ้างโดยครบถ้วนย่อมมีผลสมบูรณ์ไปแล้ว นอกจากนี้ การที่เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าจ้างพร้อมด้วยดอกเบี้ย ในขณะที่ชำระหนี้ใช้เพียงค่าที่ได้รับบริการย่อมจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของเรือเนื่องจากการเลิกสัญญานั้นมีสาเหตุจากการผิดสัญญาของชำระหนี้ที่มีได้ชำระหนี้ให้ถูกต้องตามสัญญา

มีข้อสังเกตว่าในการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ในชั้นแรกได้ร่างขึ้นเป็นภาษาอังกฤษก่อน โดยการเลิกสัญญาตามมาตรา 386-394 นั้นใช้คำว่า rescind หรือ rescission ส่วนในเรื่องการเช่าทรัพย์ (เช่น ตามมาตรา 560⁷⁵) เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ ค่าประกัน ประกันวินาศภัย ประกันชีวิต หุ่นส่วน ใช้คำว่า terminate หรือ termination⁷⁶

ท่านศาสตราจารย์ ดร. จิต เศรษฐบุตร อธิบายว่าการเลิกสัญญา (rescission) หมายถึงการทำลาย (to rescind) สัญญา โดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำการบอกเลิก และมีผลย้อนหลังไปจนถึงเวลาทำสัญญาทำให้คู่สัญญาต้องกลับเข้าสู่ฐานะเดิมอันเป็นเรื่องบทบัญญัติตั้งแต่มาตรา 386-394 ส่วนการเลิกสัญญาตามมาตรา 566 และ 582 ในศัพท์ภาษาอังกฤษทางราชการเรียกว่า to terminate คือสิ้นสุดโดยไม่มีผลบังคับในอนาคตต่อไป ไม่มีการย้อนหลังอันผิดกับการเลิกสัญญาตามมาตรา 386-394⁷⁷

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁷⁵ มาตรา 560 บัญญัติว่า “ถ้าผู้เช่าไม่ชำระค่าเช่า ผู้ให้เช่าจะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้ แต่ถ้าค่าเช่านั้นจะพึงส่งเป็นรายเดือน หรือส่งเป็นระยะเวลายาวกว่ารายเดือนขึ้นไป ผู้ให้เช่าต้องบอกกล่าวแก่ผู้เช่าก่อนว่าให้ชำระค่าเช่าภายในเวลาใด ซึ่งพึงกำหนดอย่าให้น้อยกว่าสิบห้าวัน”

⁷⁶ จตุพล หวังสุวรรณ, “ผลของการเลิกสัญญาต่างตอบแทน”, หน้า 24.

⁷⁷ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและสัญญา, หน้า 282-283.

ในกรณีของสัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลานั้น แม้ว่าจะมีลักษณะบางประการที่สำคัญที่แตกต่างจากสัญญาเช่าทรัพย์สินเช่นมิได้มีการส่งมอบการครอบครองดังที่ได้วิเคราะห์กันมาแล้ว แต่ในเรื่องการชำระค่าจ้างสำหรับระยะเวลาหนึ่งเป็นงวด ๆ นั้นเห็นได้ว่ามิได้แตกต่างจากสัญญาเช่าทรัพย์สินแต่ประการใด กล่าวคือ ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ชาร์เตอร์เรอร์ก็ได้ใช้สอยเรือโดยชำระค่าจ้างตอบแทนเทียบได้กับการที่ผู้เช่าใช้สอยทรัพย์สินและชำระค่าเช่าในช่วงระยะเวลาหนึ่งเป็นงวด ๆ ไปนั้น ซึ่งตามร่างฉบับภาษาอังกฤษในเรื่องเช่าทรัพย์สินได้ใช้คำว่า terminate หรือ termination ซึ่งผู้ร่างมีความประสงค์ให้หมายถึงการสิ้นสุดโดยไม่มีผลบังคับในอนาคตอีกต่อไป แต่เมื่อมีการแปลประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จากภาษาอังกฤษมาเป็นภาษาไทยได้แปลคำว่า “rescind” กับ “terminate” เป็นคำ ๆ เดียวกันว่า “เลิกสัญญา”⁷⁸

ทั้งนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น การเลิกสัญญานั้นใช้คำอย่างเดียวกัน คือ rescission แต่มีมาตรา 620⁷⁹ บัญญัติว่ามีให้มีผลย้อนหลังในการเลิกสัญญาเช่าทรัพย์สิน เพราะจะเป็นการยุ่งยากในการกลับคืนสู่ฐานะเดิมอย่างยิ่ง และมีมาตรา 630⁸⁰ สำหรับสัญญาจ้างแรงงาน เช่นเดียวกัน⁸¹

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่าเมื่อมีเหตุการณ์ที่ทำให้สัญญาเช่าเตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาสิ้นสุดลงไม่ว่าโดยการเรียกเรือคืนตามที่ขอสัญญาให้สิทธิไว้ก็ดี หรือโดยการเลิกสัญญาตามหลักทั่วไปก็ดี แต่โดยที่เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ได้มีการปฏิบัติชำระหนี้ระหว่างกันโดยสมบูรณ์ในช่วงเวลาต่าง ๆ ที่ผ่านมาแล้วก็ไม่ควรจะให้ผลเป็นการกลับคืนสู่ฐานะ

⁷⁸ จตุพล หวังสุวรรณ, “ผลของการเลิกสัญญาต่างตอบแทน”, หน้า 77.

⁷⁹ Article 620 – In case a contract of hiring is rescinded, the rescission takes effect only for the future; but this does not prevent compensation for damage from being demanded against the party who has been in fault.

⁸⁰ Article 630 – The provisions of Article 620 apply correspondingly to the hiring of services.

⁸¹ จิตติ ดิงศภัทย์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 มาตรา 354 ถึงมาตรา 452, เชิงอรรถที่ 70 หน้า 91.

เดิมอีกเนื่องจากจะก่อให้เกิดภาวะแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายและเกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของเรือที่จะต้องคืนค่าจ้างพร้อมด้วยดอกเบี้ยทั้งที่ชาร์เตอร์เรอร์เป็นฝ่ายผิดสัญญาดังที่ได้กล่าวมาแล้ว*

โดยสรุปในประเด็นผลทางกฎหมายของการเรียกเรือคืน คือ การเรียกเรือคืนมีข้อแตกต่างจากการเลิกสัญญาตามหลักกฎหมายไทย คือ การใช้สิทธิในการเรียกเรือคืนนั้นต้องมีการแสดงเจตนาโดยชัดแจ้งเท่านั้นซึ่งต่างจากการบอกเลิกสัญญาที่อาจเป็นการแสดงเจตนาโดยปริยายก็ได้และเมื่อมีการเรียกเรือคืนแล้วผลประการแรกคือเจ้าของเรือสามารถสั่งมิให้นายเรือให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ได้และสัญญาจะสิ้นสุดผลบังคับลงเฉพาะในอนาคต ฉะนั้น จึงมีปัญหว่าหากมีการบังคับใช้บทบัญญัติในเรื่องการเลิกสัญญากับการเรียกเรือคืนก็จะทำให้ผลของการบังคับใช้ข้อสัญญาไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของสัญญา

อนึ่ง การแก้ปัญหาในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าไม่สมควรกระทำโดยการบัญญัติกฎหมายให้สิทธิเจ้าของเรือโดยเฉพาะเจาะจงเพราะการเรียกเรือคืนนั้นเป็นเรื่องสิทธิพิเศษของเจ้าของเรือที่ควรจะต้องมีการตกลงกับชาร์เตอร์เรอร์โดยข้อสัญญา ส่วนประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยก็มิได้กำหนดหลักกฎหมายเกี่ยวกับการเรียกเรือคืนไว้โดยตรง แต่ได้กำหนดสิทธิในการเลิกสัญญา (cancel the contract) และสิทธิในการพักการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา (suspend performance) หากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างเมื่อถึงกำหนดเวลาไว้

* มีข้อสังเกตว่า หลักที่ว่า การเลิกสัญญาที่ก่อหนี้ให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายปฏิบัติการชำระหนี้เป็นระยะ ๆ อันจะมีผลเป็นการสิ้นสุดความผูกพันตามสัญญาเฉพาะในอนาคตโดยไม่กระทบถึงความผูกพันตามสัญญาที่มีมาก่อนการเลิกสัญญานี้ มิได้เป็นหลักเคร่งครัดตายตัวเสมอไป เพราะหลักทั่วไปที่ให้ผู้กรณีกลับคืนสู่ฐานะเดิมยังคงนำมาใช้กับสัญญาประเภทนี้ได้ในบางกรณี เช่น คู่สัญญายังมิได้กระทำการชำระหนี้ตอบแทนกันจนสมประโยชน์ในส่วนใด ๆ ตามสัญญา หรือคู่สัญญาฝ่ายที่มีสิทธิเลิกสัญญามีเจตนาที่จะใช้หลักการกักคืนสู่ฐานะเดิม (จตุพล หวังสุวรรณ, “ผลของการเลิกสัญญาต่างตอบแทน”, หน้า 87.)

ดังนั้น หากเป็นกรณีที่มีการเลิกสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาตั้งแต่เวลาเริ่มต้นของสัญญาหรือโดยเจตนาของคู่สัญญาฝ่ายที่มีสิทธิเลิกสัญญามีเจตนาที่จะใช้หลักการกักคืนสู่ฐานะเดิม เช่น การใช้สิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์ตาม Cancelling Clause ซึ่งเป็นการเลิกสัญญาตั้งแต่ในขณะที่ยังไม่เข้าสู่ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือที่คู่สัญญาจะได้ชำระหนี้ตอบแทนกันและโดยที่เจตนาของชาร์เตอร์เรอร์ในการยกเลิกสัญญาก็คือไม่ต้องการให้มีการผูกพันตามสัญญาตั้งแต่ต้น ในกรณีนี้จึงนำหลักทั่วไปมาปรับใช้ได้ คือ ให้คู่สัญญาที่มีการกักคืนสู่ฐานะเดิม

โดยเฉพาะ อย่างไรก็ตามใน Section 322 (Freedom of Contract) ซึ่งอยู่ในส่วนบทบัญญัติทั่วไปของการชาร์ทอร์เรือได้มีบัญญัติไว้ว่า “บทบัญญัติต่าง ๆ ในส่วนนี้จะไม่ใช่บังคับในกรณีที่มีข้อสัญญาหรือแนวปฏิบัติในระหว่างคู่สัญญาหรือจารีตประเพณีทางการค้าหรือขนบธรรมเนียมเป็นอย่างอื่น อันต้องพิจารณาว่ามีผลบังคับในระหว่างคู่สัญญา” ข้อสัญญาในเรื่องการเรียกเรือคืนจึงย่อมจะใช้บังคับได้โดยนัยเอง

4.3.5.2.4 การเรียกค่าเสียหายหากอัตราค่าจ้างตามราคาตลาดลดลงในเวลาเรียกเรือคืน

ปัญหาในข้อนี้มีว่า ถ้าอัตราค่าจ้างตามราคาตลาดลดลงในเวลาเรียกเรือคืน เจ้าของเรือจึงสูญเสียรายได้จากอัตราค่าจ้างตามสัญญาซึ่งสูงกว่าอัตราตลาด เจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายในส่วนนี้ได้หรือไม่ ภายใต้หลักกฎหมายไทย

ถ้าพิจารณาหลักกฎหมายอังกฤษ ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่าการที่มีข้อสัญญาให้เจ้าของเรือเรียกเรือคืนเมื่อชาร์ทอร์เรือได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาอันมีผลทำให้สัญญาลิ้นสุดลงนั้นมิได้หมายความว่าคู่สัญญาถือเอาระยะเวลาในการชำระค่าจ้างเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น ในการเรียกค่าเสียหาย ศาลอังกฤษจะพิจารณาจากการกระทำของชาร์ทอร์เรือว่าเป็นการแสดงถึงความไม่ประสงค์ที่จะปฏิบัติตามสัญญาอีกต่อไป (repudiation) อันจะทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิเลิกสัญญาตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์หรือไม่ จึงปรากฏในคดีต่าง ๆ ว่า กรณีที่เจ้าของเรือจะเรียกค่าเสียหายได้ เช่น ชาร์ทอร์เรือสั่งจ่ายเช็คแต่เช็คถูกปฏิเสธการชำระเงินและค่าจ้างงวดถัด ๆ ไปก็มิได้ชำระ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าชาร์ทอร์เรือไม่ประสงค์ที่จะชำระค่าจ้างตามสัญญา เจ้าของเรือจึงสามารถเรียกค่าเสียหายได้

จากหลักกฎหมายอังกฤษดังกล่าวนี้ นอกจากจะแสดงให้เห็นโดยชัดแจ้งยิ่งขึ้นว่า ศาลอังกฤษพิจารณาเรื่องการเรียกเรือคืนต่างจากการเลิกสัญญาทั่วไปแล้ว ยังชี้ให้เห็นว่าศาลพิจารณาในเรื่องสิทธิในการเรียกเรือคืนแยกต่างหากจากสิทธิในการเรียกค่าเสียหายด้วย

ส่วนประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยเมื่อเจ้าของเรือเลิกสัญญา (หรือพักการปฏิบัติการชำระหนี้) ตามสัญญาเนื่องจากชาร์ทอร์เรือได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาและครบช่วงเวลาผ่อนปรนแล้ว เจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายได้อีกเว้นแต่ชาร์ทอร์เรือแสดงให้เห็นได้ว่าความล่าช้าในการชำระเงินนั้นเนื่องมาจากความขัดข้องในการสื่อสารหรือการโอนเงินหรือเหตุขัดขวางอื่น ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของชาร์ทอร์เรือและซึ่ง

ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถคาดเห็นได้ในเวลาที่ทำสัญญาหรือไม่ได้ถูกคาดหวังว่าจะต้องหลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลนั้น (Section 391 Delayed Payment of Time Charter Hire วรรค 3) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าแม้การที่ชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลานั้นจะก่อให้เกิดสิทธิแก่เจ้าของเรือในการเลิกสัญญา แต่ในเรื่องการเรียกค่าเสียหายนั้นกฎหมายได้บัญญัติข้อยกเว้นไว้บางประการโดยชัดแจ้ง ทำให้การเลิกสัญญาตาม Section 391 (ซึ่งมีลักษณะคล้ายกับการเรียกเรือคืนตามแบบมาตรฐานของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลา โดยมีช่วงเวลาผ่อนปรนทำนองเดียวกับ NYPE 93) แยกต่างหากจากการเรียกค่าเสียหายเช่นเดียวกับหลักกฎหมายอังกฤษและเจ้าของเรือจะเรียกค่าเสียหายไม่ได้ในบางกรณี

ส่วนหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกา¹ นั้นมีแนวทางเฉพาะ คือ เห็นว่าการที่ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถที่จะชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาได้เป็นการผิดสัญญาในสาระสำคัญและการผิดสัญญาดังกล่าวทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหาย เนื่องจากเวลาในการชำระค่าจ้างเป็นหลักสำคัญซึ่งล่วงละเมิดมิได้ตามประเพณีทางการค้าในธุรกิจพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา

อย่างไรก็ตาม ตามแนววินิจฉัยของหลักกฎหมายในประเทศสหรัฐอเมริกา² นั้นหากการชำระค่าจ้างไม่ตรงตามกำหนดเวลาของชาร์เตอร์เรอร์สืบเนื่องมาจากความผิดพลาดในกระบวนการของธนาคาร เจ้าของเรืออาจไม่สามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ ทั้งนี้ โดยที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการผิดพลาดนั้นและจะต้องแก้ไขการชำระค่าจ้างให้ถูกต้องในทันทีที่ทราบถึงการผิดนัดชำระหนี้ดังกล่าว โดยแนววินิจฉัยดังกล่าวนี้เป็นแนวคิดที่เป็นประเพณีปฏิบัติของการอนุญาโตตุลาการในนิวยอร์กที่ป้องกันการมิให้เกิดผลกระทบอย่างมากกับคู่สัญญาที่มีความเพียรพยายามและมีความสุจริต ดังนั้น แม้ความผิดพลาดจะเกิดจากธนาคารที่เป็นตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์หรือธนาคารที่เป็นตัวกลางซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ควรจะต้องรับผิดชอบ แต่ในคดี The Pandora (No.2) และ The Essi Gina^{*} แสดงให้เห็นว่าชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งมิได้เกี่ยวข้องในการผิดพลาดและได้ใช้ความเพียรพยายามในการแก้ไขอาจได้รับการวินิจฉัยที่เป็นผลดี

ในขณะที่ภายใต้หลักกฎหมายอังกฤษ การชำระค่าจ้างล่าช้าอันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของธนาคารมิได้เป็นประเด็นที่จะต้องพิจารณาหากธนาคารดังกล่าวเป็นของชาร์เตอร์เรอร์หรือพิจารณาได้ว่าเป็นตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์

^{*} โปรดดูรายละเอียดแห่งคดีในหัวข้อ 2.5.1.2.5

เมื่อพิจารณาตามกฎหมายไทย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 220 บัญญัติว่า “ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบในความผิดของตัวแทนแห่งตนกับทั้งของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้โดยขนาดเสมอกับว่าเป็นความผิดของตนเองฉะนั้น แต่บทบัญญัติแห่งมาตรา 373 หาใช้บังคับแก่กรณีเช่นนี้ด้วยไม่”

ดังนั้น หากความผิดพลาดในการชำระค่าจ้างเกิดจากธนาคารที่เป็นตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์หรือธนาคารที่เป็นตัวกลางซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ใช้ในการชำระหนี้ภายใต้กฎหมายไทย ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับผิดชอบ ผลจึงจะเป็นอย่างเดียวกันกับตามหลักกฎหมายอังกฤษ คือ เจ้าของเรือสามารถเรียกเรือคืนได้ แต่ในส่วนการเรียกค่าเสียหายนั้น มีข้อที่น่าพิจารณาว่า ตามหลักกฎหมายไทย ในการที่เจ้าหนี้จะมีสิทธิเรียกเอาค่าเสียหายนั้นมีเงื่อนไขซึ่งประกอบด้วยสาระสำคัญ 4 ประการ คือ⁸²

ประการแรก คือ ต้องมีการไม่ชำระหนี้หรือชำระหนี้บกพร่อง

ประการที่สอง คือ การที่ไม่ชำระหนี้ต้องเกิดแต่พฤติการณ์อันจะโทษลูกหนี้ได้หรือพฤติการณ์ที่ลูกหนี้จะต้องรับผิดชอบ

ประการที่สาม คือ การที่ลูกหนี้เป็นฝ่ายผิดไม่ชำระหนี้นั้น ต้องได้ทำให้เกิดความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดขึ้นแก่เจ้าหนี้

ประการที่สี่ คือ ไม่มีข้อสัญญาตัดทอนสิทธิในการเรียกค่าเสียหาย

ฉะนั้น การที่ชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาโดยเกิดแต่พฤติการณ์ที่ลูกหนี้จะต้องรับผิดชอบ* เจ้าของเรือจึงใช้สิทธิเรียกเรือคืน และถ้าในเวลานั้นค่าจ้างในตลาดชาร์เตอร์เรือลดลงและทำให้เจ้าของเรือได้รับความเสียหายเนื่องจากสูญเสียรายได้ตามอัตราค่าจ้างในระยะเวลาที่เหลือตามสัญญาที่สูงกว่าอัตราตลาด การกระทำของชาร์เตอร์เรอร์ในการที่มีได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลานั้นจึงมีสาระครบทั้ง 4 ประการดังกล่าว ซึ่งจะทำให้

⁸² เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2, หน้า 645-648.

* หากเกิดแต่พฤติการณ์ที่ลูกหนี้ไม่ต้องรับผิดชอบจะเข้ามาตรา 205 ซึ่งบัญญัติว่า “ตราบใดการชำระหนี้ยังมิได้กระทำลงเพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งซึ่งลูกหนี้ไม่ต้องรับผิดชอบ ตราบนั้นลูกหนี้ยังหาได้ชื่อว่าผิดนัดไม่”

เจ้าของเรือสามารถเรียกค่าเสียหายดังกล่าวจากชาร์เตอร์เรอร์ได้⁸³ โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าการที่มีได้ชำระค่าจ้างนั้นเป็นความตั้งใจของชาร์เตอร์เรอร์หรือเกิดจากความผิดพลาดบางประการ เช่น ความผิดพลาดของธนาคารที่เป็นตัวแทนของตนในการชำระค่าจ้างหรือไม่ ทั้งนี้ เนื่องจากความเสียหายฐานผิดสัญญา นั้น กฎหมายได้กำหนดขอบเขตของค่าเสียหายไว้แล้วตามมาตรา 222⁸⁴ ศาลจึงไม่มีดุลยพินิจในการกำหนดค่าเสียหายโดยวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งคดีเป็นสำคัญดังเช่นกรณีละเมิด⁸⁵ ดังนั้น การที่จำเลยกระทำผิดสัญญาหรือไม่ชำระหนี้โดยเจตนาชั่วร้ายหรือโดยความสุจริต วิธีการกำหนดค่าเสียหายก็เหมือนกันทั้งสิ้น ผิดกับค่าเสียหายที่เกิดจากละเมิดที่ศาลอาจพิจารณากำหนดค่าเสียหายสูงขึ้นได้⁸⁶

⁸³ โดยเทียบเคียงกับกรณีนี้ที่ผู้ซื้อผิดสัญญาไม่ยอมรับมอบทรัพย์สินที่ซื้อจากผู้ขาย ทำให้ผู้ขายขาดกำไรที่ควรจะได้จากการขายทรัพย์สินนั้น เงินกำไรในกรณีนี้เป็นความเสียหายตามปกติ ดังเช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 499/2534 จำเลยสั่งซื้อกรอบรูปจากโจทก์แล้วต่อมาเป็นฝ่ายผิดสัญญา เงินกำไรที่โจทก์จะได้รับจึงเป็นค่าเสียหายตามปกติอันเกิดจากการผิดสัญญาของจำเลย จำเลยจึงต้องมีหน้าที่ชดเชยให้โจทก์ ; คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 788/2499 การที่ผู้ซื้อไม่ซื้อแบ่งทำให้แบ่งเสื่อมคุณภาพต้องขายไปในราคาถูกลงก็กิจการที่ผู้ขายต้องขาดกำไรที่จะพึงได้จากการขายแบ่งก็เดิหล่านี้เป็นค่าเสียหายตามปกติ

⁸⁴ มาตรา 222 บัญญัติว่า “การเรียกเอาค่าเสียหายนั้น ได้แก่เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้”

เจ้าหนี้จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ แม้กระทั่งเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ หากว่าคู่กรณีที่เกี่ยวข้องได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์เช่นนั้นล่วงหน้าก่อนแล้ว”

⁸⁵ มาตรา 438 บัญญัติว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย”

⁸⁶ พรพณินา บุรพาชีพ, “ค่าเสียหายอันเกิดแต่การไม่ชำระหนี้”, หน้า 217-218. ; โดยตามหลักกฎหมายอังกฤษมีกล่าวไว้เช่นกันว่าลักษณะของความรับผิดทางสัญญานั้น ผู้เสียหายเพียงแต่พิสูจน์ว่ามีการผิดสัญญาเกิดขึ้น โดยฝ่ายที่ผิดสัญญาไม่สามารถโต้แย้งว่ามีได้เจตนากระทำผิดสัญญา อย่างไรก็ตาม ศาลล่างที่จะวินิจฉัยเช่นนั้นในบางคดีที่การกระทำผิดสัญญา

อย่างไรก็ตาม ศาลอาจพิจารณาว่าการที่เจ้าของเรือสูญเสียรายได้จากอัตราค่าจ้างตามสัญญาที่สูงกว่าอัตราตลาดในเวลาที่ยกเรือคืนนั้นเป็นค่าเสียหายที่ใกล้เคียงเหตุหรือมิใช่ผลโดยตรง* จากกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างนั้น เนื่องจากเจ้าของเรือสามารถเลือกที่จะไม่ใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายในส่วนนี้ (โดยเจ้าของเรือย่อมมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยจากค่าจ้างที่ผิดนัดที่เป็นการเยียวยาความเสียหายตามมาตรา 224) ทั้งนี้ โดยลักษณะพิจารณาค่าเสียหายในศาลไทยนั้นมักจะไม่กำหนดค่าเสียหายสูงดังเช่นศาลต่างประเทศ แต่เนื่องจากยังไม่มีความเห็นทางกฎหมายหรือคำพิพากษาศาลฎีกาในเรื่องนี้เป็นบรรทัดฐานไว้ จึงยังไม่แน่ชัดว่าเจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายในส่วนนี้ได้หรือไม่ เพียงไร

ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อตามหลักกฎหมายไทย เจ้าของเรืออาจสามารถเรียกค่าเสียหายหากอัตราค่าจ้างในตลาดลดลงในเวลาที่ยกเรือคืนได้ แต่หากการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาเกิดจากความผิดพลาดของธนาครซึ่งเป็นตัวแทนหรือเป็นตัวกลางที่ชาร์เตอร์เรอร์ใช้ในการชำระค่าจ้าง ทำให้ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 220 ดังได้กล่าวแล้ว อันจะมีผลให้เจ้าของเรือสามารถเรียกเรือคืนได้ ซึ่งจะสอดคล้องกับหลักกฎหมายอังกฤษ ดังนั้น สิทธิในการเรียกค่าเสียหายของเจ้าของเรือจึงควรแยกพิจารณาและมีข้อยกเว้นเช่นเดียวกัน โดยเพื่อมิให้เกิดผลกระทบอย่างมากแก่ชาร์เตอร์เรอร์ที่สุจริต โดยมีได้มีเจตนาที่จะไม่ชำระค่าจ้างนั้น หากประเทศไทยได้มีการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาโดยเฉพาะ ผู้เขียนเห็นว่าควรมีบทบัญญัติในเรื่องการเรียกค่าเสียหายจากการไม่ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาดังเช่นตาม Section 391 (Delayed Payment of Time Charter Hire) วรรค 3 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนซึ่งมีบัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งพักการปฏิบัติตามสัญญาหรือเลิกสัญญา ยังสามารถที่จะเรียกค่าเสียหายได้อีก เว้นแต่ชาร์เตอร์เรอร์สามารถแสดงให้เห็นได้ว่าความล่าช้าในการชำระเงินนั้นเนื่องมาจากความขัดข้องในการสื่อสารหรือการโอนเงินหรือเหตุขัดขวางอื่น ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของชาร์เตอร์เรอร์และซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถคาดเห็นได้ในเวลาที่ทำสัญญาหรือไม่ได้ถูกคาดหวังว่าจะต้องหลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลนั้น” จึงจะทำให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่สัญญายิ่งขึ้น

เกิดจากความผิดพลาด จึงมีบางคดีที่ศาลวินิจฉัยว่ากรณีนี้มีไม่ใช้การปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามสัญญา (repudiation) see Ewan Mckendrick, *Contract Law*, p. 311.

* โปรดดูรายละเอียดเรื่องขอบเขตของค่าเสียหายเพิ่มเติมในหัวข้อ 4.3.4.1.1 ข.

4.3.6 หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (Due Diligence) ของเจ้าของเรือ

ตาม NYPE 93 หน้าที่ของเจ้าของเรือในหลาย ๆ ประการอยู่ภายใต้ระดับของการใช้ความเพียรพยายาม (Due Diligence) ที่สำคัญ คือ

- (1) โดยผลของการที่ NYPE 93 ข้อ 31. Protective Clauses (a) CLAUSE PARAMOUNT ได้กำหนดให้สัญญาต้องอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (Carriage of Goods by Sea Act of the United States) Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules หรือรัฐบัญญัติอื่นในทำนองเดียวกันที่อาจบังคับใช้ตามแหล่งกำเนิดหรือจุดหมายปลายทางของใบตราส่ง ซึ่งหากพิจารณาผลของการอ้างถึงกฎหมายต่าง ๆ เหล่านี้ตามแนววินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ก็จะเป็นดังที่ได้ศึกษามาแล้วว่ายอมให้บังคับได้ ดังนั้น จึงอาจมีผลให้หน้าที่ของเจ้าของเรือในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลเหลือเพียงการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) แต่จะใช้เฉพาะกับเรื่องความรับผิดชอบในสินค้าเท่านั้น มิได้เกี่ยวข้องกับพิจารณาสิทธิยกเลิกสัญญาตามข้อสัญญา cancelling clause ของชาร์เตอร์เรอริ์ในขณะส่งมอบเรือ

โดยหากเป็นการบังคับใช้ในศาลไทยจะตกอยู่ภายใต้เรื่องกฎหมายขัดกันตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ซึ่งการที่คู่สัญญาเลือกที่จะให้มีการบังคับตามกฎหมายต่างประเทศตาม NYPE 93 ข้อ 31. จะเข้ากรณีตามมาตรา 13 วรรค 1⁸⁷ คือเป็นเจตนาของคู่สัญญาที่ประสงค์จะให้มีการบังคับตามกฎหมายว่าด้วยการรับขน

⁸⁷ พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 บัญญัติว่า

“ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญ หรือผลแห่งสัญญานั้น ให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไมอาจหยั่งทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับ ก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

ถ้าสัญญานั้นได้ทำขึ้นระหว่างบุคคลซึ่งอยู่ห่างกันโดยระยะทาง ถิ่นที่ถือว่าสัญญานั้นได้เกิดเป็นสัญญาขึ้นคือถิ่นที่คำบอกกล่าวสนองไปถึงผู้เสนอ ถ้าไม่อาจหยั่งทราบถิ่นที่วานั้นได้ ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่จะพึงปฏิบัติตามสัญญานั้น

ของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาหรือกฎหมายอื่นที่มีบทบัญญัติในทำนองเดียวกัน และศาลไทยจำต้องวินิจฉัยให้โดยพิจารณากฎหมายต่างประเทศดังกล่าว โดยเป็นหน้าที่ของคู่ความที่จะต้องนำสืบถึงกฎหมายต่างประเทศนั้น แต่ถ้าไม่สามารถพิสูจน์ให้เป็นที่พอใจแก่ศาลได้ ก็จะต้องพิจารณาตามกฎหมายไทยต่อไป⁸⁸ ทั้งนี้ ต้องมีใช้กรณีที่ได้รับตราส่งเป็นบุคคลอื่นที่มีใช้ชาร์เตอร์เรอร์ (ผู้จ้างเหมา) เนื่องจากถ้าเป็นกรณีนี้ เพียงแต่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดมีสัญชาติไทยก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ตามมาตรา 5 ประกอบมาตรา 4 วรรค 1 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว⁸⁹

สัญญาย่อมไม่เป็นโมฆะ ถ้าได้ทำถูกต้องตามแบบอันกำหนดไว้ในกฎหมายซึ่งใช้บังคับแก่ผลแห่งสัญญานั้น”

⁸⁸ พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 8 บัญญัติว่า “ในกรณีที่จะต้องใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับ ถ้ามิได้พิสูจน์กฎหมายนั้นให้เป็นที่พอใจแก่ศาล ให้ใช้กฎหมายภายในแห่งประเทศสยาม”

⁸⁹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

มาตรา 5 บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมา นั้นด้วย หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้”

มาตรา 4 บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันผู้ขนส่งต้องแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นนั้น ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ มิฉะนั้นจะยกขึ้นชี้ยันบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง หรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้”

- (2) ได้มีข้อสัญญาที่กล่าวถึงหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือ ในข้อ 16. เรื่องการขยายระยะเวลาเกี่ยวกับสิทธิในการยกเลิกสัญญา (Extension of Cancelling) ดังนี้

“ข้อ 16. การส่งมอบเรือและสิทธิในการยกเลิกสัญญา (Delivery/Cancelling)

หากซาร์เตอร์เรอร์ประสงค์ ระยะเวลาแห่งสัญญาจะไม่เริ่มคำนวณก่อนและถ้าเรือไม่พร้อมสำหรับการส่งมอบ ก่อนหรือภายในวันที่..... แต่ไม่เกินเวลา.....ซาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาซาร์เตอร์เรอร์เรือนี้ได้

การขยายระยะเวลาของเจ้าของเรือเกี่ยวกับสิทธิในการยกเลิกสัญญา
(Extension of Cancelling)

ถ้าเจ้าของเรือรับรองว่า แม้ว่าจะได้ใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) แล้ว เรือก็ไม่สามารถพร้อมสำหรับการส่งมอบได้ภายในวันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา โดยเจ้าของเรือสามารถแจ้งวันที่แน่นอนซึ่งเชื่อได้อย่างสมเหตุสมผลว่าเรือพร้อมส่งมอบได้ เจ้าของเรืออาจแจ้งแก่ซาร์เตอร์เรอร์ 7 วันแรกสุดก่อนที่เรือคาดว่าจะเดินทางมายังท่าเรือหรือสถานที่ส่งมอบ ขอให้ซาร์เตอร์เรอร์แจ้งกลับว่าจะยกเลิกสัญญาหรือไม่ ถ้าซาร์เตอร์เรอร์เลือกที่จะไม่ยกเลิกสัญญาหรือมิได้ตอบกลับภายใน 2 วันหรือภายในเวลาที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา แล้วแต่ว่าอันใดมาถึงก่อน วันที่ 7 หลังวันที่คาดว่าเรือพร้อมส่งมอบตามที่เจ้าของเรือแจ้งจะแทนที่วันที่มีสิทธิยกเลิกสัญญา ถ้าเรือยังคงล่าช้าต่อไปอีก เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะขอให้ซาร์เตอร์เรอร์แจ้งกลับตามข้อสัญญานี้ก็ได้”

จึงมีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่าหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือมีที่มาและลักษณะอย่างไร และหากเปรียบเทียบกับระดับของการใช้ความเพียรพยายามหรือความระมัดระวังในระบบกฎหมายไทยที่มีอยู่แล้วจะสามารถเทียบเคียงได้กับระดับใดหรือไม่ เช่น เทียบเท่าได้กับการระมัดระวังอย่างเช่นวิญญูชนจะพึงประพฤติ หรือเทียบเท่าได้กับการใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้และสมควรจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีพอื่นตามกฎหมายลักษณะฝากทรัพย์ของไทยอย่างใดหรือไม่ เพื่อให้มีการตีความได้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญา

4.3.6.1 ที่มาและลักษณะเกี่ยวกับหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (Due Diligence) ของเจ้าของเรือ

หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือ นั้น มักจะมีการกล่าวถึงในเรื่องของการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness) เช่น ดังตาม Article 3 ข้อ 1. ของ Hague Rules⁹⁰ โดยคำว่า due diligence นั้นมีปรากฏตั้งแต่ในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาที่มีชื่อว่า The Harter Act 1893⁹¹

⁹⁰ Hague Rules Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

(a) Make the ship seaworthy.

(b) Properly man, equip and supply the ship.

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

⁹¹ The Harter Act Section 3

If the owner of any vessel transporting merchandise or property to or from any port in the United States of America shall exercise due diligence to make the said vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped, and supplied, neither the vessel, her owner or owners, agent, or charterers, shall become or be held responsible for damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in the management of said vessel nor shall the vessel, her owner or owners, charterers, agent, or master be held liable for losses arising from dangers of the sea or other navigable waters, acts of God, or public enemies, or the inherent defect, quality, or vice of the thing carried, or from insufficiency of package, or seizure under legal process, or for loss resulting from any act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative, or from saving or attempting to save life or property at sea, or from any deviation in rendering such service.

ผู้เขียนเห็นว่าการศึกษาถึงที่มาของการใช้คำว่า “due diligence” ในกฎหมายต่าง ๆ เหล่านี้จะเป็นประโยชน์ต่อการตีความเจตนารมณ์ของสัญญา ผู้เขียนจึงได้ศึกษาถึงที่มาและขอกกล่าวถึงพอสังเขป ดังจะกล่าวต่อไปนี้

หลักความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลในประเทศคอมมอนลอร์ในอดีตก่อนที่จะมีกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษรเช่นในปัจจุบันจะเป็นไปตามหลักกฎหมายคอมมอนลอร์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งสาธารณะ (common carrier) เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าโดยมีบำเหน็จแก่บุคคลใด ๆ ก็ตามที่ประสงค์จะใช้บริการ จะปฏิเสธไม่รับสินค้าได้เฉพาะในกรณีที่สินค้านั้นน้ำหนักไม่เหมาะสมหรือเป็นสินค้าอันตรายหรือเป็นสินค้าประเภทที่เขาไม่ได้รับขนส่งนั้น โดยผู้ขนส่งสาธารณะนี้จะมีควมรับผิดแบบเด็ดขาด กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าในทุกกรณี เว้นแต่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นมีสาเหตุจากเหตุสุดวิสัย (Act of God) อริราชศัตรู (Queen's enemies) หรือ สภาพแห่งสินค้านั้นเอง (inherent vice of the goods)⁹² เนื่องจากมีแนวคิดที่ว่าสินค้านั้นอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งแต่เพียงผู้เดียว ดังที่ผู้พิพากษาท่านหนึ่งได้ให้เหตุผลไว้ในคดี Riley v. Home (1828) ว่า “เมื่อสินค้าถูกส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง สินค้าเหล่านั้นก็จะไม่อยู่ในสายตาของเจ้าของสินค้าอีกต่อไป และเขาก็มักจะไม่ติดตามไปหรือไม่ส่งบุคคลอื่นไปจนถึงจุดหมายปลายทาง ดังนั้นถ้าสินค้าสูญหายหรือเสียหายด้วยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งเองหรือของลูกจ้างก็ตาม หรือถูกขโมยโดยเขาเอาไปเสียเองหรือมีโจรขโมยไป เจ้าของสินค้าก็ไม่สามารถที่จะพิสูจน์ถึงสาเหตุแห่งความสูญหายเหล่านี้ได้ พยานก็มีเพียงลูกจ้างของผู้ขนส่งซึ่งก็รู้อยู่ว่าจะไม่กล่าวโทษนายเรือหรือตนเอง ดังนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ทรัพย์สิน กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้นจากสัญญาขนส่งเพื่อบำเหน็จนั้นคือการมีฐานะเป็นผู้รับประกัน (insurer)”

มีข้อสังเกตว่า ในกรณีที่ผู้ขนส่งนั้นรับขนส่งสินค้าให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะหรือสงวนสิทธิที่จะเลือกให้บริการแก่บุคคลบางราย ผู้ขนส่งประเภทนี้จะไม่ใช่ผู้ขนส่งสาธารณะ แต่เป็นผู้ขนส่งส่วนบุคคล (private carrier) ซึ่งหากเป็นกรณีผู้ขนส่งทางบก ความรับผิดนั้น หากมิได้กำหนดไว้ในสัญญา ก็จะมีควมรับผิดอย่างผู้ดูแลรักษาทรัพย์ (bailee) ซึ่งมีบำเหน็จและจะหลุดพ้นจากความรับผิดก็โดยการพิสูจน์ว่าความเสียหายหรือสูญหายของสินค้ามิได้เกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของตน อย่างไรก็ตาม หากเป็นกรณีผู้ขนส่งทางทะเล ในเรื่องความรับผิดนั้น หากมิได้กำหนดไว้ในสัญญาจะไม่มีควมชัดเจนเหมือนกรณีผู้ขนส่งทางบก กล่าวคือ มี

⁹² Martin Dockray, *Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea*, p. 23.

บางคดีที่วินิจฉัยว่าผู้ขนส่งทางทะเลทุกรายอยู่ภายใต้หลักความรับผิดเด็ดขาดเช่นเดียวกับผู้ขนส่งสาธารณะ (common carrier) อย่างเช่น ในคดี Liver Alkali (1874), คดี Pandorf v. Hamilton (1885) และคดี Beaumont-Thomas v. Blue Star Line (1939) แต่ก็มีบางคดีที่วินิจฉัยว่าผู้ขนส่งส่วนบุคคล ไม่ว่าจะทางบกหรือทางทะเลต่างก็มีความรับผิดเช่นเดียวกัน คือ รับผิดเช่นเพียงแค่ว่าผู้ดูแลรับฝากทรัพย์สินแบบมีบำเหน็จ (bailee for reward) ซึ่งมีหน้าที่ใช้ความระมัดระวังตามสมควร (reasonable care) เช่น ในคดี Nugent v. Smith นอกจากนี้แล้วก็ยังมีความเห็นที่แตกต่างไปจากความเห็นทั้งสองที่กล่าวมาแล้วอีกคือ เห็นว่ามีผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลบางประเภท เช่น คนเดินเรือขนถ่ายสินค้า (lighterman) จะมีฐานะพิเศษ คือ ไม่ใช่ผู้ขนส่งสาธารณะแต่รับผิดเช่นเดียวกับผู้ขนส่งสาธารณะ แต่ถ้าเป็นผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลประเภทอื่น ๆ จะมีหน้าที่เพียงแต่การใช้ความระมัดระวังตามสมควร⁹³

ในคริสต์ศตวรรษที่ 19 หลักความรับผิดเด็ดขาดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลดังกล่าวมานั้นได้เริ่มลดความสำคัญลง เนื่องจากหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) ทำให้ผู้ขนส่งตกลงยกเว้นความรับผิดของตนโดยกำหนดไว้ในสัญญา (ใบตราส่ง) ซึ่งศาลอังกฤษวินิจฉัยว่าผู้ขนส่งสามารถตกลงยกเว้นความรับผิดได้* ในขณะที่ศาลของประเทศสหรัฐอเมริกาวินิจฉัยว่าความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นไม่สามารถยกเว้นทั้งหมดได้ เช่น ผู้ขนส่งไม่สามารถยกเว้นความรับผิดอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อของตนได้ เนื่องจากขัดกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน (public policy) ความแตกต่างของการวินิจฉัยของศาลอังกฤษและศาลสหรัฐอเมริกาดังกล่าวนี้ เมื่อพิจารณาว่าสัดส่วนการค้าระหว่างประเทศในขณะนั้นดำเนินการโดยเจ้าของเรือในประเทศอังกฤษเป็นส่วนใหญ่ ผลของการที่ศาลอังกฤษอนุญาตให้เจ้าของเรือหลุดพ้นจากความรับผิดโดยการตกลงยกเว้นในสัญญาได้ทำให้เจ้าของเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาเสียประโยชน์ในการแข่งขันกับประเทศอังกฤษ ด้วยเหตุนี้ สภาคองเกรสของประเทศสหรัฐอเมริกาจึงได้ออกกฎหมายที่ชื่อว่า The Harter Act ซึ่งเป็นการประนีประนอมผลประโยชน์ของทั้งฝ่ายผู้ส่งของและฝ่ายผู้ขนส่ง โดยให้ยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งจากการกระทำด้วยความประมาทเลินเล่อบางประการซึ่งเคยต้องรับผิด และอีกบางประการที่ไม่สามารถกำหนดยกเว้นได้ก่อนหน้า

⁹³ Ibid., p. 25.

* ในช่วงระยะเวลา 80 ปี ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดในใบตราส่งมากถึงกับมีผลเป็นการปลดเปลื้องภาระของเจ้าของเรือจากความรับผิดทุกประการของผู้ขนส่งและมีหน้าที่เสมือนผู้ดูแลรักษาทรัพย์สินที่ไม่มีความรับผิดชอบใด ๆ (Ibid., p. 33.) ; Crooks v. Allan (1879)

นั้น ในขณะที่เดียวกัน ก็ให้ประโยชน์กับฝ่ายผู้ส่งของโดยการห้ามมิให้มีการกำหนดข้อตกลงบางอย่างซึ่งมีผลบังคับใช้ได้ตามหลักกฎหมายอังกฤษ นโยบายโดยทั่วไปของ The Harter Act ก็คือว่าเจ้าของเรือจะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างเช่นผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจนั้น ๆ ในประการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้า (loading) การจัดวาง (stowage) การดูแลรักษา (custody) การใช้ความระมัดระวัง (care) การส่งมอบสินค้าที่เหมาะสม (proper delivery) และต้องใช้ความเพียรพยายามในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (must exercise due diligence to make the vessel seaworthy) และถ้าได้กระทำดังที่วามนี้ทุกประการแล้ว เรือและเจ้าของเรือจะไม่ต้องรับผิดชอบไม่ว่าจะเกิดจากความผิดหรือความผิดพลาดในการเดินเรือ หรือโดยเหตุอื่น ๆ ที่ศาลอเมริกาเคยวินิจฉัยว่าเป็นข้อกำหนดในใบตราส่งที่ใช้บังคับได้⁹⁴

ส่วนทางด้านศาลของประเทศอังกฤษเองนั้น ภายหลังคริสต์ศตวรรษที่ 19 ก็เริ่มที่จะสร้างหน้าที่ตามกฎหมายให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อมิให้มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดในใบตราส่งมากจนเกิดความไม่เป็นธรรม โดยได้วางหลักไว้ว่า ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการใช้ความระมัดระวัง (Duty of Care) ยกตัวอย่างเช่น ในคดี Paterson Steamships v. Canadian Co-operative Wheat Producers (1934) โดยมีข้อเท็จจริงว่า เรือของโจทก์ที่ชื่อ Sarniadoc ได้ขนส่งข้าวสาลีภายใต้ใบตราส่งซึ่งกำหนดว่าให้บังคับตาม the Canadian Water-Carriage of Goods Act 1910 ปรากฏว่าสินค้าได้สูญหายไปในช่วงที่มีลมพายุ และได้มีการวินิจฉัยเกี่ยวกับความรับผิดภายใต้หลักกฎหมายของคอมมอนลอว์ โดยผู้พิพากษา (Lord Wright) ได้กล่าวว่า “ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ ผู้ขนส่งจะมีฐานะเป็นผู้รับประกัน (insurer) ซึ่งจะต้องมีความรับผิดแบบเด็ดขาดในการขนส่งสินค้า โดยจะหลุดพ้นจากความรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าได้ก็เมื่อพิสูจน์ได้ว่าเกิดจากเหตุสุดวิสัย (Act of God) หรืออริราชศัตรู (King's enemies) แต่ต่อมาได้มีแนวปฏิบัติของผู้ขนส่งในการกำหนดยกเว้นความรับผิดที่เกิดจากเหตุการณ์หรือภัยอันตรายบางอย่างซึ่งข้อกำหนดต่าง ๆ เหล่านี้มีเพิ่มมากขึ้นตามกาลเวลา แนวปฏิบัติเหล่านี้จะต้องนำมาพิจารณาถึงในเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล 2 ประการซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่เคยเป็นสาระในการพิจารณา ในขณะที่เมื่อความรับผิดของผู้ขนส่งมีลักษณะเด็ดขาด นั่นคือ หน้าที่พิเศษในการใช้ความดูแลเอาใจใส่และใช้ฝีมืออย่างเหมาะสมในการขนส่งสินค้า (special duty to exercise due care and skill in relation to the carriage of the goods) และหน้าที่พิเศษในการจัดเตรียมเรือที่เหมาะสม

⁹⁴ Robert M. Hughes, *Handbook of Admiralty Law*, 2nd ed. (Minnesota: West Publishing, 1920), pp. 180-181.

สำหรับการเผชิญอันตรายในเวลาเริ่มต้นการเดินทาง (special duty to furnish a ship that was fit for the adventure at its perception) หน้าที่เหล่านี้เรียกได้ว่าเป็นหน้าที่พื้นฐานหรือเป็นหน้าที่โดยปริยาย ดังนั้น ถ้าหากสินค้าสูญหายเนื่องจากภัยอันตรายทางทะเล ก็ยังคงมีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่าความสูญหายนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อหรือความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลของเรือหรือไม่ ถ้าเกิดขึ้นโดยเหตุดังกล่าว เพียงแต่มีข้อยกเว้นก็ไม่อาจเกิดประโยชน์แก่ผู้ขนส่งได้⁹⁵ ดังนี้ แนวทางการวินิจฉัยคดีเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งในศาลอังกฤษจะมีกรอบมากขึ้น โดยผู้ขนส่งจะไม่สามารถอาศัยเพียงข้อจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดในสัญญาเพื่อหลุดพ้นจากความรับผิดทุกประการเหมือนที่เคยมีมาได้

นอกจากการกล่าวถึงหลัก Duty of Care ของเจ้าของเรือในคดี Paterson Steamships v. Canadian Co-operative Wheat Producers ดังกล่าวซึ่งแสดงให้เห็นว่าเป็นหลักที่พัฒนามาจากการที่ต้องการจะป้องกันข้อสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีความไม่เป็นธรรม ยังได้มีการอ้างว่าหลักนี้มีที่มาจาก 2 ทางด้วยกันคือ

- (1) หลัก Duty of Care เป็นผลมาจากบทบาทของผู้ขนส่งอย่างเช่นผู้ดูแลรักษาทรัพย์สิน (bailee)
- (2) หลัก Duty of Care เป็นการพัฒนามาจากวิธีการตีความข้อสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีความไม่เป็นธรรม ยังได้มีการอ้างว่าหลักนี้มีที่มาจาก 2 ทางด้วยกันคือ

ซึ่งที่มาจาก 3 นี้ก็ปรากฏว่าได้มีบทบาทในการพัฒนากฎหมายในยุคสมัยใหม่ทั้งสิ้น⁹⁶

ในส่วนอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 หรือ เฮก รูลส์ (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading – “Hague Rules”) ซึ่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลในวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ.1924 นั้นมีที่มาจากที่ความรับผิดของผู้ขนส่งยังไม่เป็นธรรมจากการอาศัยหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา ส่งผลให้เกิดความเคลื่อนไหวในการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเลมาโดยตลอดและ

⁹⁵ Martin Dockray, Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea, p. 33.

⁹⁶ Ibid., pp. 33-34.

ในที่สุดจึงเกิดเป็นอนุสัญญาดังกล่าวซึ่งได้มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตลอดจนข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิด สิทธิและประโยชน์อื่นที่ผู้ขนส่งพึงมี ในขณะเดียวกันก็ได้ห้ามมิให้ผู้ขนส่งกำหนดข้อตกลงใด ๆ อันเป็นการขยายหรือเพิ่มสิทธิต่าง ๆ ที่อนุสัญญากำหนดไว้ จึงเป็นการแทรกแซงและจำกัดหลักเสรีภาพในการทำสัญญาของผู้ขนส่ง⁹⁷ โดยในเนื้อหาของเจ้าของเรือในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (seaworthiness) นั้นปรากฏว่ามีการกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ตาม Article 3 ข้อ 1. ดังได้กล่าวข้างต้น ซึ่งหลังจากได้ลงนามแล้ว ประเทศอังกฤษเป็นประเทศแรกที่ออกกฎหมายภายในเพื่อให้มีผลบังคับตามอนุสัญญานี้

อย่างไรก็ตาม หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของผู้ขนส่งในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลนั้นยังคงเป็นประเด็นถกเถียงกัน สืบเนื่องจากการที่ศาลอังกฤษตีความคำว่า “due diligence” ในทางที่ค่อนข้างเข้มงวด เช่น ในคดี River Stone Meat Co., PTY v. Lancashire Shipping Co. (1961) หรือ The Muncaster Castle เรือได้เข้ารับการตรวจสอบประจำปีก่อนที่จะออกเดินทางไปออสเตรเลียเพื่อบรรทุกสินค้าไปยังประเทศอังกฤษ ในการตรวจสอบเรือดังกล่าว เจ้าของเรือเลือกที่จะเปิดสตอร์มวาล์วทั้งหมดเพื่อตรวจสอบ ถึงแม้ว่าทางสถาบันตรวจเรือจะให้เปิดเพียง 25 เปอร์เซนต์ หลังจากการตรวจสอบโดยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญและมีชื่อเสียง ช่างซ่อมคนหนึ่งได้อยู่ต่อเพียงลำพังเพื่อปิดฝาวาล์วซึ่งเป็นธรรมเนียมปฏิบัติตามปกติที่จะไม่มีผู้คอยควบคุมดูแลไม่ว่าโดยสถาบันตรวจเรือหรือผู้ควบคุมดูแลของเจ้าของเรือ ปรากฏว่าช่างซ่อมคนดังกล่าวได้กระทำการโดยประมาทเดินเลื้อยขึ้นเรือไม่แน่นพอทำให้ฝาวาล์วปิดไม่สนิทและส่งผลให้น้ำทะเลไหลเข้าถึงสินค้าเมื่อเรือเดินทางในช่วงมีอากาศรุนแรง เจ้าของสินค้าจึงได้ฟ้องผู้ขนส่งในความเสียหายของเสียหายสืบเนื่องจากความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลของเรือ โดยเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการพิสูจน์ว่าได้ใช้ความเพียรพยายามแล้ว ศาลสูงของอังกฤษวินิจฉัยว่า การใช้ความเพียรพยายามต้องกระทำโดยทั้งตัวเจ้าของเรือและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องในการซ่อมแซม และเจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบในความประมาทเดินเลื้อยของบุคคลดังกล่าวแม้ว่าจะได้ว่าจ้างผู้ตรวจสอบที่น่าเชื่อถือแล้วก็ตาม

หลังจากคดีนี้ได้มีคดี Union of India v. N.V. Reederij Amsterdam (1963) หรือ The Amstelslot ซึ่งข้อเท็จจริงในคดีนี้ว่ามีการพบรอยแตกของเกียร์ และมีหลักฐานจากฝ่ายผู้

⁹⁷ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), หน้า 142.

ขนส่งว่า ในขณะที่ตรวจสอบสภาพเกียร์โดยสถาบันตรวจเรือได้มีผู้ควบคุมดูแลด้วย อย่างไรก็ตาม เจ้าของสินค้ากล่าวอ้างว่าวิธีการตรวจสอบนั้นยังไม่เพียงพอและควรจะใช้วิธีการตรวจสอบที่ดีกว่า ศาลอุทธรณ์ของอังกฤษวินิจฉัยว่าเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือในการพิสูจน์ว่าถึงแม้ว่าจะใช้วิธีการอื่น ๆ ในการตรวจสอบแต่ก็ไม่อาจพบความบกพร่องของเกียร์ได้ แต่เมื่อคดีนี้ขึ้นมาถึงศาลสูง ศาลก็ได้วินิจฉัยว่าเจ้าของเรือได้ใช้ความเพียรพยายามแล้ว คำตัดสินของศาลอุทธรณ์จึงถูกกลับ

ผลจากคดีต่าง ๆ เหล่านี้แสดงว่าศาลคอมมอนลอว์เห็นว่าหน้าที่ในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลนั้นเป็นหน้าที่ที่ไม่สามารถมอบหมายความรับผิดชอบให้แก่ผู้อื่นได้ (non-delegable) ดังนั้น เจ้าของเรือยังคงต้องรับผิดชอบในความประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ตนมอบหมาย ทำให้มีผู้ให้ความเห็นว่าจากการตีความของศาลอังกฤษทำให้หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือคงมีความต่างกับคำรับรองเด็ดขาดในความเหมาะสมในการเดินทะเล (absolute warranty of seaworthiness) ซึ่งเป็นหลักที่ใช้ในอดีตก็เฉพาะในเรื่องความชำรุดบกพร่องแฝงของเรือเท่านั้น นอกจากนี้ ยังมีผู้ให้ความเห็นด้วยว่า หากสังเกตจากถ้อยคำภาษาฝรั่งเศสซึ่งเป็นต้นฉบับของ Hague Rules ซึ่งใช้คำว่า “diligence raisonnable” แต่เมื่อแปลเป็นฉบับภาษาอังกฤษใช้คำว่า “due diligence” ซึ่งมีความหมายแตกต่างกัน ก็อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ศาลอังกฤษเดินตามแนวคำวินิจฉัยต่าง ๆ ในอดีตก่อนที่จะมีอนุสัญญา⁹⁸

ดังนั้น ในการประชุมเพื่อการแก้ไข Hague Rules ที่เมืองสต็อกโฮล์ม ในปีค.ศ. 1963 ได้มีนักกฎหมาย ผู้ทำธุรกิจประกันภัยและผู้ประเมินความเสียหายได้เสนอให้มีการแก้ไข Hague Rules ในส่วนของการใช้ความเพียรพยายามของเจ้าของเรือในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล โดยให้มีการเพิ่มเติมข้อความใน Article 3 ดังนี้

“Provided that if in circumstances in which it is proper to employ an independent contractor (including classification society), the carrier has taken care to appoint one of repute as regards competence, the carrier shall not be deemed to have failed to exercised due diligence solely by reason of an act or omission on the part of such an independent contractor, his servants or agents (including any independent sub-

⁹⁸ W.E. Astle, *Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities*, 3rd ed. (London: H.F. & G. Witherby, 1976), p. 9.

contractor and his servants or agents) in respects of the construction, repair or maintenance of the ship or any part thereof or of her equipment. Nothing contained in this proviso shall absolve the carrier from taking such precautions by way of supervision or inspection as may be reasonable in relation to any work carried out by such an independent contractor as aforesaid”

กล่าวโดยสรุปก็คือ การเพิ่มข้อความดังกล่าวนี้ก็เพื่อต้องการให้เกิดผลว่าหากเจ้าของเรือได้ว่าจ้างผู้ที่มีชื่อเสียงดีในการดำเนินการตรวจสอบเรือ (independent contractor) จะไม่อาจถือได้ว่าเจ้าของเรือมิได้ใช้ความเพียรพยายามเพียงพอเพราะการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของผู้ตรวจสอบ หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของเขานั้น ทั้งนี้ เจ้าของเรือก็จะต้องมีการควบคุมดูแลการปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจสอบเรือด้วย

อย่างไรก็ตาม ปรากฏว่ามิได้มีการเพิ่มเติมข้อความดังกล่าวในพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง หรือ วิสบี รูลส์ (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading- “Visby-Rules”) ซึ่งได้มีการลงนาม ณ กรุงบรัสเซล ในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ปีค.ศ. 1968 แต่อย่างไรก็ดี ข้อเสนอแนะในเรื่องหน้าที่ของเจ้าของเรือในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลดังว่ามานี้จะได้รับการตอบสนองเพียงใด จึงจะต้องรอให้ศาลมีคำวินิจฉัยว่าจะเปลี่ยนแปลงไปจากแนวทางเดิมที่ตีความแบบค่อนข้างเข้มงวดหรือไม่ เพื่อที่จะได้เป็นบรรทัดฐานต่อไป

นอกจากการศึกษาถึงที่มาและลักษณะทั่วไปของการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือที่กล่าวมาแล้ว ยังมีปัญหาว่าระดับมาตรฐานของหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม ของเจ้าของเรือนี้เป็นอย่างไร เพื่อที่จะเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับ การตีความภายใต้ระบบกฎหมายไทยต่อไป ซึ่งพบว่าศาลอังกฤษและศาลอเมริกันได้ตีความคำว่า “due diligence” ไว้หลายคดีในลักษณะที่ใกล้เคียงกันว่าเป็น มาตรฐานในการปฏิบัติหน้าที่ของบุคคลที่มีความชำนาญและมีความสามารถ (skilled and competent man) เช่น ในคดี M.D.C. Ltd v. Beursstraat (1962), Union of India v. N.V. Reederij Amsterdam (1963), The

Southwark (1903), Oceanic Steam Navigation Co. v. Aitken (1905) และ General Foods Corp. v. The Troubador (1951)⁹⁹

โดยหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายามของเจ้าของเรือนี้ ในส่วนที่มีได้เกี่ยวข้องกับเรื่องความรับผิดชอบของสินค้าโดยตรง ก็อาจเป็นประเด็นที่ต้องพิจารณาเช่นกัน ดังในคดี Golden Fleece Maritime & another v. ST Shipping (2007) เจ้าของเรือ ELLI และ FRIXOS นำเรือออกให้ชาร์เตอร์แบบมีกำหนดเวลาโดยใช้แบบมาตรฐานของ Shelltime 4 ระหว่างระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าที่เป็นของเหลวบางประเภทได้เริ่มมีผลใช้บังคับ จึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณาว่าคู่สัญญาฝ่ายใดจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติ ตามกฎเกณฑ์ดังกล่าว ศาลอังกฤษได้พิจารณาในประเด็นแรกว่า คำว่า "in every way fit" ตามสัญญา มิได้หมายความว่าเฉพาะคุณลักษณะทางกายภาพเท่านั้น แต่ยังหมายถึงคุณลักษณะทางกฎหมายด้วย และในประเด็นที่สอง ศาลได้พิจารณาในเรื่องการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือในการดูแลรักษาเรือ (ซึ่งมีปรากฏในข้อ 3 i¹⁰⁰ ของ Shelltime4) ซึ่งศาลได้กล่าวว่า due diligence นั้นเทียบเท่าได้กับหลัก duty of care ในคอมมอนลอว์และไม่มีขอบเขตของค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวนี้ due diligence นี้คือว่าจะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร (reasonable care) และใช้ฝีมือ (skill) เมื่อใดที่เจ้าของเรือตระหนักหรือควรจะได้ตระหนักถึงความบกพร่องใด ๆ ก็แสดงว่าเป็นเวลาที่จะต้องใช้ฝีมือและความระมัดระวังตามสมควรนี้เพื่อที่จะแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว¹⁰¹

จึงสามารถสรุปได้ว่า ความหมายที่ครอบคลุมของการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือโดยทั่วไปตามแนวคำวินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์นั้นหมายถึง

⁹⁹ C.W. O'Hare, "Allocating shipment risks and the UNCITRAL Convention," Monash University Law Review 4 (December 1977): 128.

¹⁰⁰ Shelltime 4

3. (i) Throughout the charter service Owners shall, whenever the passage of time, wear and tear or any event (whether or not coming with clause 27 hereof) requires step to be taken to maintain or restore the condition stipulated in Clause 1 and 2(a), exercise due diligence so to maintain or restore the vessel.

¹⁰¹ Gard News Editor. English law-Due diligence to maintain a vessel's condition [online]. Available from: <http://www.gard.no/gard/Publication/GardNews> (October 2009)

การที่จะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร และใช้ฝีมืออย่างบุคคลที่มีความชำนาญและมีความสามารถ โดยในเรื่องการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลนั้นศาลได้ตีความในลักษณะที่ค่อนข้างเคร่งครัดว่าเป็นหน้าที่ที่ไม่สามารถมอบหมายความรับผิดชอบให้แก่ผู้อื่นได้ ดังนั้น ในกรณีที่มีการมอบหมายให้บุคคลอื่นเป็นผู้ดูแลแทน เจ้าของเรือจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อเมื่อผู้ที่ได้รับมอบหมายนั้นได้ใช้ความเพียรพยายามด้วยแล้ว แต่ถ้าบุคคลนั้นไม่ได้ใช้ความเพียรพยายามหรือความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเพียงพอ แม้ว่าผู้ที่ได้รับมอบหมายนั้นจะมีชื่อเสียงดีก็ตาม เจ้าของเรือก็จะต้องรับผิดชอบ

4.3.6.2 วิเคราะห์หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (Due Diligence) ของเจ้าของเรือภายใต้กฎหมายไทย

ในเบื้องต้น ควรจะได้พิจารณาว่าในทางตำรามีอธิบายว่าความรับผิดชอบเนื่องมาจากมูลสัญญาในส่วนที่เป็นการบังคับให้กระทำการอาจแบ่งออกได้เป็น 2 อย่างคือ

1. หน้าที่จะต้องกระทำให้เกิดผลสำเร็จ เช่น จ้างตัดหญ้าในสนาม ผู้รับจ้างต้องตัดหญ้าให้เสร็จจึงจะถือว่าชำระหนี้แล้ว
2. หน้าที่ต้องกระทำโดยใช้ความระมัดระวังหรือความพยายาม เช่น จ้างให้ทนายความว่าความ เมื่อทนายความว่าความอย่างระมัดระวังและใช้ความสามารถดีแล้วย่อมถือว่าเป็นการชำระหนี้ถูกต้องแล้ว ผลคดีแพ้ชนะไม่เป็นข้ออ้างที่จะเอาผิดได้ว่าลูกหนี้ชำระหนี้ไม่ถูกต้อง ดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7406/2540 จำเลยว่าจ้างให้โจทก์ว่าความ ผลสำเร็จของงานย่อมอยู่ที่การว่าความจนคดีถึงที่สุด ส่วนการแพ้หรือชนะเป็นเพียงผลแห่งการงานในการชำระสินจ้างเท่านั้น เมื่อคดีทั้งสามคดีที่จำเลยว่าจ้างโจทก์ให้ว่าความถึงที่สุดเพราะมีการตกลงประนีประนอมยอมความกันในคดีแพ่งและถอนฟ้องในคดีอาญา ศาลย่อมมีอำนาจที่จะพิจารณากำหนดอัตราค่าจ้างให้ตามสมควรแก่ผลแห่งการงานที่โจทก์ได้กระทำไป¹⁰²

ดังนั้น หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) จึงเป็นหน้าที่ในมูลสัญญาประเภทให้กระทำการอย่างหนึ่ง ซึ่งจะไม่ต้องคำนึงถึงผลแห่งการงานที่ได้ใช้ความเพียร

¹⁰² ไพโรจน์ วายุภาพ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2551), หน้า 152.

พยายามแล้วนั้น โดยเมื่อเจ้าของเรือได้ใช้ความพยายามอย่างดีแล้วก็จะถือเป็นการชำระหนี้อย่างถูกต้อง

ทั้งนี้ ระดับในการใช้ความระมัดระวังตามกฎหมายไทยนั้น ถ้าเป็นเรื่องละเมิดจะมีหลักเกณฑ์ของความรับผิดชอบในระดับเดียว คือ ประมาทเลินเล่อ (แต่การไม่ระมัดระวังที่จะถือว่าเป็นการประมาทเลินเล่อนั้นก็จะต้องพิจารณาตามวิสัยของคนธรรมดาหรือคนที่มืออาชีพด้วย) แต่ถ้าเป็นระดับการใช้ความระมัดระวังในส่วนของสัญญาจะมีอยู่หลายระดับตามลักษณะของสัญญาแต่ละอย่างที่กฎหมายบัญญัติไว้ ซึ่งถ้าลูกหนี้มิได้ใช้ความระมัดระวังถึงระดับดังกล่าว ย่อมถือว่าเป็นการชำระหนี้ไม่ถูกต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ หากเกิดความเสียหายก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายหรืออุกบกเลิกสัญญาได้¹⁰³

ในการที่จะตีความลักษณะของการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือเมื่อต้องมีการบังคับใช้ภายใต้กฎหมายไทยนั้น ผู้เขียนเห็นว่าสมควรที่จะเปรียบเทียบกับกฎหมายลักษณะฝากทรัพย์ตามมาตรา 659 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากกฎหมายได้กำหนดระดับหน้าที่ของผู้รับฝากไว้หลายระดับตามแต่ลักษณะของสัญญาฝากทรัพย์และตัวผู้รับฝาก การเปรียบเทียบกับกฎหมายลักษณะฝากทรัพย์จึงจะทำให้เกิดความเข้าใจและเห็นภาพได้ชัดเจนขึ้น

จากการตรวจสอบเอกสารของสำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ พบว่าหลักกฎหมายเรื่องระดับหน้าที่ในการดูแลรักษาทรัพย์ตามมาตรา 659 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในปัจจุบันมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งของเยอรมันมาตรา 690 และหลักกฎหมายอังกฤษ Jenk's Vol. 1, § 449 (2) โดยในครั้งแรกได้ร่างเป็นภาษาอังกฤษมีข้อความดังนี้

“If the deposit is undertaken gratuitously the depositary is bound to exercise as much care of the property deposited as he is accustomed to exercise in his own affairs.

If the deposit is undertaken with remuneration the depositary is bound to exercise such care and skill as a person of ordinary prudence would exercise in the circumstance. This includes the exercise of special skill where such skill is required.

¹⁰³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 153.

If the depositary professes a particular trade, business or calling, he is bound to exercise the degree of care and skill usual and requisite in such trade, business or calling.”¹⁰⁴

เมื่อได้มีการแปลมาเป็นภาษาไทยจึงมีข้อความดังที่ปรากฏในมาตรา 659 ดังนี้

“ถ้าการรับฝากทรัพย์สินเป็นการทำให้เปล่าไม่มีบำเหน็จไซ้รู้ ท่านว่าผู้รับฝากจำต้องใช้ความระมัดระวังสงวนทรัพย์สินซึ่งฝากนั้นเหมือนเช่นเคยประพฤติในกิจการของตนเอง

ถ้าการรับฝากทรัพย์สินนั้นมีบำเหน็จค่าฝาก ท่านว่าผู้รับฝากจำต้องใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเพื่อสงวนทรัพย์สินนั้นเหมือนเช่นวิญญูชนจะพึงประพฤติโดยพฤติการณ์ดั่งนั้น ทั้งนี้ย่อมรวมทั้งการใช้ฝีมืออันพิเศษเฉพาะการในที่ซึ่งใช้ฝีมือเช่นนั้นด้วย

ถ้าและผู้รับฝากเป็นผู้มีวิชาชีพเฉพาะกิจการค้าขายหรืออาชีพอย่างหนึ่งอย่างใด ก็จำต้องใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้และสมควรจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีพอย่างนั้น”

หากพิจารณาแล้วจะเห็นว่าระดับการใช้ความระมัดระวังในการดูแลรักษาทรัพย์สินตามมาตรา 659 นั้นแบ่งออกได้เป็น 3 ระดับ

ระดับแรก เป็นกรณีรับฝากโดยไม่มีบำเหน็จ (มาตรา 659 วรรค 1) กฎหมายกำหนดให้ผู้รับฝากจำต้องใช้ความระมัดระวังสงวนทรัพย์สินซึ่งฝากนั้นเหมือนเช่นเคยประพฤติในกิจการของตน กล่าวคือ ผู้รับฝากสงวนทรัพย์สินของตัวเองอย่างไรก็ต้องสงวนทรัพย์สินที่ตนรับฝากไว้เช่นนั้น เหตุที่กฎหมายกำหนดนี้หรือหน้าที่ของผู้รับฝากในการใช้ความระมัดระวังสงวนทรัพย์สินซึ่งฝากเพียงขนาดเหมือนเช่นเคยประพฤติในกิจการของตนเองสำหรับกรณีรับฝากโดยไม่ได้ค่าตอบแทนก็เพราะเหตุว่าผู้รับฝากนอกจากจะไม่ได้ค่าตอบแทนในการรับฝากทรัพย์สินนั้นแล้ว ผู้รับฝากยังมีภาระหน้าที่ต้องดูแลระมัดระวังสงวนทรัพย์สินที่รับฝากไว้ด้วย กล่าวคือ เป็นกรณีที่ผู้ฝากได้ประโยชน์อย่างเดียว ดังนั้น กฎหมายเพียงกำหนดหน้าที่ให้ผู้รับฝากมีเพียงเท่านั้น

¹⁰⁴ “รายงานประชุมกรรมการร่างกฎหมาย วันที่ 20 สิงหาคม พระพุทธศักราช 2467”, (กรุงเทพฯ: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ), (ไมโครฟิล์ม)

ก็นับว่าเพียงพอแล้ว¹⁰⁵ แต่ในกรณีที่ผู้รับฝากกระทำการโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ศาลฎีกาก็เคยวินิจฉัยให้ผู้รับฝาก แม้ไม่มีบ่าเหน็จจะต้องรับผิดชอบเช่นกัน เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2004/2517 คณงานของจำเลยให้รถที่โจทก์ฝากแก่คนอื่นไปโดยมิได้ตรวจดูหนังสือที่มีผู้มาขอรับรถ ให้ดีเสียก่อนว่าเป็นลายมือชื่อของโจทก์หรือไม่ ทั้ง ๆ ที่คนขายน้ำมันของจำเลยจำลายมือโจทก์ได้ ดังนั้นเป็นการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง จำเลยต้องรับผิดชอบใช้คืนแก่โจทก์ แม้จำเลยจะรับฝากรถ โดยไม่มีบ่าเหน็จก็ตาม¹⁰⁶

ระดับที่สอง เป็นกรณีรับฝากโดยมีบ่าเหน็จ (มาตรา 659 วรรค 2) กฎหมายกำหนดให้ผู้รับฝากจำต้องใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเพื่อสงวนทรัพย์สินนั้นเหมือนเช่นวิญญูชนจะพึงประพฤติ คือจะเอาตัวผู้ฝากหรือผู้รับฝากมาเปรียบเทียบไม่ได้ แต่จะต้องพิจารณาบุคคลทั่ว ๆ ไปว่าเขาจะพึงมีความระมัดระวังสงวนทรัพย์สินกันอย่างไร และไม่แน่ว่าการสงวนทรัพย์สินในระดับนี้ต้องใช้ความระมัดระวังสูงกว่าระดับแรกเสมอไป เนื่องจากผู้รับฝากบางคนอาจมีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้นกว่าวิญญูชนก็ได้ อย่างไรก็ตาม โดยทั่วไปแล้ว เนื่องจากการรับฝากทรัพย์สินที่มีบ่าเหน็จ ขนาดของการสงวนทรัพย์สินของวิญญูชนก็ควรจะถือว่ามึระดับสูงกว่า โดยถ้าเป็นกิจการที่จะต้องใช้ฝีมือเป็นพิเศษ ผู้รับฝากก็ต้องใช้ฝีมืออันเป็นพิเศษ (special skill) นั้นด้วย เช่น การรับฝากเลี้ยงปลาเงินปลาทองโดยมีบ่าเหน็จค่าฝาก เป็นต้น¹⁰⁷

มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยว่าเป็นการรับฝากโดยมีบ่าเหน็จตามมาตรา 659 วรรค 2 และผู้รับฝากได้ใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเพื่อสงวนทรัพย์สินนั้นเหมือนเช่นวิญญูชนจะพึงประพฤติแล้วจึงไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3926/2530 วินิจฉัยว่า “การทำเรือแห่งประเทศไทยจำเลยรับเก็บสินค้าไว้เพื่อประโยชน์ของกรมศุลกากรในการเรียกเก็บภาษีเท่านั้น จำเลยจึงมิใช่ขายคลังสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 770 เมื่อสินค้าเกิดเสียหายจึงไม่อาจนำบทบัญญัติอันว่าด้วยการรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและ

¹⁰⁵ มาโนช สุทธิวาทนฤพุมิ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยยืม ฝากทรัพย์สิน เก็บของในคลังสินค้า ประณีประนอมยอมความ การพินันและขั้นตอน, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2518), หน้า 166.

¹⁰⁶ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายยืม ฝากทรัพย์สิน, พิมพ์ครั้งที่ 10 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552), หน้า 210.

¹⁰⁷ มาโนช สุทธิวาทนฤพุมิ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยยืม ฝากทรัพย์สิน เก็บของในคลังสินค้า ประณีประนอมยอมความ การพินันและขั้นตอน, หน้า 166.

พาณิชย์ มาตรา 772 ประกอบด้วยมาตรา 616 มาใช้บังคับ จำเลยจะไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมฝากทรัพย์สินไว้แต่จะฝากเกิน 3 วัน จำเลยจึงจะคิดค่าธรรมเนียมจากเจ้าของสินค้าเพิ่มขึ้นทุกวัน เพื่อเป็นการลงโทษให้เจ้าของสินค้านำสินค้าออกไป การที่จำเลยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมฝากทรัพย์สินเมื่อเกินกำหนด 3 วันนับแต่เจ้าของสินค้านำสินค้าเข้าไปในโรงพักสินค้าและเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นทุกวันนี้ โดยพฤติการณ์ฟังคดีหมายได้ว่าจำเลยรับฝากทรัพย์สินเพื่อที่จะได้รับบำเหน็จค่าฝากทรัพย์สินเท่านั้น จึงถือได้ว่าจำเลยรับฝากทรัพย์สินโดยมีค่าบำเหน็จ ไม่ปรากฏว่าเกิดเพลิงไหม้สินค้าในโรงพักสินค้าเพราะเหตุใด สันนิษฐานว่าน่าจะเกิดจากความสะเพร่าของบุคคลที่ทิ้งบุหรี่หรืออย่างอื่น จำเลยได้ออกระเบียบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย การใช้ทำเรือบริการและความสะดวกต่าง ๆ มีหน่วยรักษาความปลอดภัยอยู่ภายนอกตลอดเวลา 24 ชั่วโมง มีอุปกรณ์เคมีในการดับเพลิง มีคำสั่งห้ามสูบบุหรี่ภายในโรงพักสินค้า เมื่อเกิดเพลิงไหม้แล้วยามสายตรวจของจำเลยก็ได้วิทยุแจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ มีรถดับเพลิงมาช่วยแต่ไม่อาจดับเพลิงได้ทันท่วงที เพราะเป็นเวลาปิดโรงพักสินค้าแล้วเจ้าหน้าที่ของจำเลยไม่อาจเปิดประตูโรงพักสินค้าได้โดยลำพัง จะต้องให้เจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากรร่วมเปิดด้วย จึงไม่อาจดับเพลิงถึงต้นเพลิง หรือสกัดเพลิงที่กำลังลุกไหม้ในโรงพักสินค้าได้ ดังนั้นถือได้ว่าจำเลยได้ใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเพื่อสงวนทรัพย์สินนั้นเหมือนเช่นวิญญูชนจะพึงประพฤติโดยพฤติการณ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 659 วรรคสองแล้ว จำเลยจึงไม่ต้องรับผิด"

ระดับที่สาม เป็นกรณีที่ผู้รับฝากมีอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการรับฝากทรัพย์สิน โดยเฉพาะ (มาตรา 659 วรรค 3) เช่น ธนาคาร กฎหมายก็ได้กำหนดให้ต้องใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้และสมควรจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีพอย่างนั้น ซึ่งศาลฎีกาวินิจฉัยว่าเป็นระดับในการใช้ความระมัดระวังที่สูงกว่าวิญญูชน เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6280/ 2538 จำเลยประกอบธุรกิจธนาคาร การจ่ายเงินตามเช็คที่มีผู้มาขอเบิกเงินเป็นธุรกิจอย่างหนึ่งของจำเลยซึ่งต้องปฏิบัติอยู่เป็นประจำ จำเลยย่อมมีความชำนาญในการตรวจสอบลายมือชื่อในเช็คว่าเป็นลายมือชื่อของผู้สั่งจ่ายหรือไม่ยิ่งกว่าบุคคลธรรมดา ทั้งจำเลยจะต้องมีความระมัดระวังในการจ่ายเงินตามเช็คยิ่งกว่าวิญญูชนทั่ว ๆ ไป การที่จำเลยจ่ายเงินตามเช็คพิพาทให้แก่ผู้นำมาเรียกเก็บเงินไปโดยที่ลายมือชื่อผู้สั่งจ่ายไม่ใช่ลายมือชื่อโจทก์ทั้งที่มีตัวอยางลายมือชื่อโจทก์ที่ให้กับจำเลยกับมีเช็คอีกหลายฉบับที่โจทก์เคยสั่งจ่ายไว้อยู่ที่จำเลย จึงเป็นการขาดความระมัดระวังของจำเลย เป็นการกระทำละเมิดและผิดสัญญาฝากทรัพย์สินต่อโจทก์ จำเลยจะยกข้อตกลงยกเว้นความรับผิดตามที่ระบุไว้ในคำขอเปิดบัญชีกระแสรายวันมาอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดไม่ได้

ถ้าพิจารณาระดับการใช้ความระมัดระวังทั้ง 3 ตามมาตรา 659 เปรียบเทียบกับความหมายของการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือที่ผู้เขียนได้สรุปตามแนวคำวินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ว่าหมายถึงการที่จะต้องให้ความระมัดระวังตามสมควรและใช้ฝีมืออย่างบุคคลที่มีความชำนาญและมีความสามารถแล้วจะเห็นว่าถ้าเปรียบเทียบกับหน้าที่ของผู้รับฝากทรัพย์ซึ่งไม่มีบำเหน็จตามมาตรา 659 วรรค 1 คือการใช้ความระมัดระวังสงวนทรัพย์สินซึ่งฝากนั้นเหมือนเช่นเคยประพฤติในกิจการของตน ก็คงวิเคราะห์ที่ได้ไม่ยากนักว่ามีใช้ในระดับเดียวกัน เนื่องจากในระดับนี้ กฎหมายมิได้กำหนดให้ผู้รับฝากทรัพย์จะต้องใช้ฝีมือแต่อย่างใด มีเพียงแต่ให้ให้ความระมัดระวังและเป็นความระมัดระวังในกิจการของตนเองเท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายามที่ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร

หากเปรียบเทียบกับหน้าที่ของผู้รับฝากทรัพย์ซึ่งมีบำเหน็จตามมาตรา 659 วรรค 2 คือ การใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเพื่อสงวนทรัพย์สินนั้นเหมือนเช่นวิญญูชนจะพึงประพฤติในพฤติการณ์นั้น รวมทั้งการใช้ฝีมืออันพิเศษหากเป็นงานที่ต้องใช้ฝีมือเช่นนั้นด้วย ก็มีปัญหาว่าวิญญูชนหมายถึงอะไร ถ้าพิจารณาตามร่างฉบับภาษาอังกฤษที่ผู้เขียนได้อ้างถึงในตอนต้นจะเห็นว่า คำว่า “วิญญูชน” ตามมาตรา 659 วรรค 2 นั้นมีที่มาจากคำว่า “a person of ordinary prudence” ซึ่งถ้าแปลตามตัวอักษรก็คือ บุคคลที่มีความรอบคอบตามปกติ

ท่านรองศาสตราจารย์ ดร. ศันนัทภรณ์ โสติพิพันธุ์ ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า วิญญูชนก็คือบุคคลที่กฎหมายสมมติขึ้นว่าเป็นบุคคลที่มีความคิด สติปัญญาปานกลาง¹⁰⁸

ส่วนในตำรากฎหมายอังกฤษได้อธิบายว่า บุคคลที่มีเหตุผลซึ่งมีความรอบคอบตามปกติ (the reasonable person of ordinary prudence) เป็นบุคคลสมมติซึ่งเป็นศูนย์กลางในการกำหนดมาตรฐานของความระมัดระวังในกฎหมายว่าด้วยความประมาท และพิจารณาได้ว่าเป็นบุคคลในระดับปานกลางที่มีความสมบูรณ์ในการดำเนินกิจการของตน¹⁰⁹ ซึ่งตามหลักกฎหมายละเมิดของอังกฤษนั้น ความประมาทเล็กน้อย คือ ความที่ละเว้นไม่ทำสิ่งซึ่งคนมีเหตุผล

¹⁰⁸ ศันนัทภรณ์ โสติพิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมาย เช่าทรัพย์-เช่าซื้อ พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551), หน้า 95.

¹⁰⁹ Mayo Moran, Rethinking the Reasonable Person An Egalitarian Reconstruction of the Objective Standard (New York: Oxford University Press, 2003), p. 132.

และความระมัดระวังตามธรรมเนียมค้าย่อมกระทำ หรือกระทำสิ่งซึ่งคนมีเหตุผลและความระมัดระวังตามธรรมเนียมค้าย่อมละเว้น¹¹⁰

ทั้งนี้ ผู้เขียนได้มีโอกาสศึกษาเอกสารประกอบคำบรรยาย วิชากฎหมายแพ่งและพาณิชย์เปรียบเทียบชุดกฎหมายโรมันว่าด้วยสัญญาของท่านศาสตราจารย์พิชัยศักดิ์ หรยางกูร ทำให้ทราบว่าในเรื่องมาตรฐานแห่งความระมัดระวังนั้น นักกฎหมายในสมัยคลาสสิกแยกความรับผิดชอบเป็น 3 ระดับ คือ 1) ความรับผิดชอบสำหรับการจงใจ (dolus) คือ หลอกหลวงหรือเจตนาไม่สุจริต 2) ความรับผิดชอบสำหรับการกระทำผิด (culpa) คือ ทำผิดหรือประมาทเลินเล่อ และ 3) ความรับผิดชอบสำหรับการไม่ใช้อำนาจปกป้องรักษา (custodia)

ในความคิดเรื่อง culpa นั้นมีการแยกระหว่างประมาท culpa levis กับประมาท culpa lata โดยในเรื่อง culpa levis ก็ยังมีการแบ่งออกเป็น culpa levis in abstracto และ culpa levis in concreto ในส่วน culpa levis in abstracto เป็นประมาทที่เป็นพื้นฐาน คือ ไม่ได้แสดงความระมัดระวังอย่างวิญญูชน (ส่วน culpa levis in concreto คือไม่ได้แสดงความระมัดระวังที่บุคคลทำเป็นปกติในกิจการงานของตน ดังนั้น ความแตกต่างระหว่าง culpa levis in abstracto และ culpa levis in concreto จึงไม่ได้อยู่ที่ขนาดอย่างไร้ความแตกต่างระหว่างการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงกับการประมาทเลินเล่อธรรมดาเพราะตนอาจจะระวังมากหรือน้อยกว่าวิญญูชนในงานปกติของตนก็ได้)¹¹¹

เพราะฉะนั้น ผู้เขียนเห็นว่าบุคคลสมมติซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับการพิจารณาในเรื่องความประมาทที่เป็นพื้นฐานทั้งในระบบกฎหมายซีวิลลอว์และคอมมอนลอว์นั้นมีแนวคิดในการทำนองเดียวกัน คือ เป็นบุคคลที่มีความคิด มีเหตุผลและความระมัดระวังตามปกติ โดยถ้าเป็นตามหลักกฎหมายไทยจะเรียกบุคคลสมมติดังกล่าวว่า “วิญญูชน”

หากพิจารณาไต่มาดังนี้ ก็จะทำให้สามารถวิเคราะห์ได้ว่าระดับหน้าที่ของการใช้ความระมัดระวังและมีมืออย่างเช่นวิญญูชนตามมาตรา 659 วรรค 2 นั้นเป็นการใช้ความ

¹¹⁰ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., กฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะสัญญาและละเมิด (พระนคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, 2479), หน้า 194.

¹¹¹ พิชัยศักดิ์ หรยางกูร, เอกสารประกอบคำบรรยายวิชากฎหมายแพ่งและพาณิชย์เปรียบเทียบ 1 ชุดที่ 4 กฎหมายโรมันว่าด้วยสัญญา (กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526), หน้า 14.

ระมัดระวังและฝีมือของบุคคลที่มีความคิด มีเหตุผลและความระมัดระวังตามปกติ หน้าที่ในระดับนี้จึงย่อมจะไม่สูงเท่ากับหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือที่ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรและใช้ฝีมืออย่างบุคคลที่มีความชำนาญและมีความสามารถ

นอกจากนี้ หากพิจารณาคดี The Muncaster Castle ที่ผู้เขียนได้อ้างถึงก่อนหน้า ซึ่งศาลวินิจฉัยว่าการที่แม่เจ้าของเรือจะได้จ้างบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญมาทำการตรวจสอบเรือแล้วก็ตาม เจ้าของเรือก็จะคงต้องรับผิดชอบในความประมาทเลินเล่อของบุคคลดังกล่าว ซึ่งถ้าจะพิจารณากันโดยทั่วไปแล้ว วิญญูชนย่อมจะเข้าใจว่าการจ้างบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญมาตรวจสอบนั้นเป็นการใช้ความระมัดระวังตามปกติแล้วซึ่งจะไม่ถือเป็นการประมาท แต่เมื่อศาลได้วินิจฉัยในทางกลับกัน แสดงให้เห็นว่าเจ้าของเรือจะต้องใช้ความเพียรพยายามในระดับที่สูงขึ้น เช่น ได้จัดให้มีการควบคุมดูแลในขณะทำการตรวจสอบเรือด้วย (ในคดี The Muncaster Castle ปรากฏว่ามีได้มีผู้ควบคุมดูแล ซึ่งต่างจากในคดี The Amstelslot ซึ่งมีผู้ควบคุมดูแลและศาลสูงของอังกฤษวินิจฉัยว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ) ดังนั้น หน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายามของเจ้าของเรือตามแนววินิจฉัยคดีของศาลอังกฤษจึงย่อมจะสูงกว่าการใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมืออย่างวิญญูชนตามมาตรา 659 วรรค 2

ในประการต่อไป คือ การวิเคราะห์เปรียบเทียบหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือกับการใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้และสมควรจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีพจะอย่างนั้นตามมาตรา 659 วรรค 3

มีข้อพิจารณาว่าที่ศาลอังกฤษวินิจฉัยในคดี Golden Fleece Maritime & another v. ST Shipping (2007) ว่าหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) นั้นเทียบได้กับหลัก duty of care ผู้เขียนจึงได้ศึกษาหลัก duty of care และพบว่าในกรณีปกติ บุคคลจะต้องมีความระมัดระวังเช่นเดียวกับบุคคลธรรมดาทั่วไป แต่ถ้าหากบุคคลใดมีความชำนาญหรือมีความสามารถเป็นพิเศษ บุคคลนั้นก็จะต้องใช้ความระมัดระวังในระดับบุคคลทั่วไปที่มีความชำนาญอย่างนั้น

โดยในคดี Bolam v. Friern Hospital Management Committee (1957) ผู้พิพากษาได้ให้คำแนะนำแก่คณะลูกขุนว่า ความประมาทเลินเล่อในคดีปกติทั่วไปซึ่งมิได้เกี่ยวข้องกับความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษ ความประมาทเลินเล่อตามกฎหมายจะหมายถึง ความที่ละเว้นไม่ทำสิ่งซึ่งคนมีเหตุผลในสภาวะการณ์อย่างนั้นย่อมกระทำ หรือกระทำสิ่งซึ่งคนมีเหตุผลในสภาวะการณ์อย่างนั้นย่อมละเว้น และหากความละเว้นหรือการฝ่าฝืนกระทำนั้นก่อให้เกิดความ

เสียหาย ในการพิจารณาว่าเป็นความประมาทเลินเล่อหรือไม่ ในคดีธรรมดาสามารถวินิจฉัยโดยเทียบเคียงบุคคลทั่วไปตามท้องถนนซึ่งเป็นคนปกติธรรมดาได้ แต่ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการใช้ความเชี่ยวชาญหรือความสามารถบางอย่างนั้น การพิจารณาว่ามีความประมาทเลินเล่อหรือไม่จะไม่สามารถเทียบกับคนปกติธรรมดาได้เนื่องจากเขามีได้มีความชำนาญเป็นพิเศษ หากแต่จะต้องเทียบกับมาตรฐานของบุคคลทั่วไปที่มีความเชี่ยวชาญซึ่งปฏิบัติหน้าที่และประกอบอาชีพที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญอย่างนั้น ทั้งนี้ เขาไม่จำเป็นต้องใช้ความเชี่ยวชาญในระดับสูงที่สุด ดังนั้น จึงเพียงพอแล้วถ้าหากเขาได้ใช้ความชำนาญอย่างคนทั่วไปที่มีความสามารถในการใช้ฝีมืออย่างนั้น¹¹²

มาตรฐานของบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญดังกล่าวจึงเป็นหลักเกณฑ์ทำนองเดียวกันกับการผู้ที่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการรับฝากทรัพย์สินต้องใช้ความชำนาญเป็นพิเศษตามมาตรา 659 วรรค 3 ดังเช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6280/2538 ซึ่งผู้เขียนได้ยกขึ้นอ้างแล้วนั้น และยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาอื่น ๆ ที่ได้วินิจฉัยไว้ ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1795/2541 จำเลยเป็นธนาคารผู้รับฝากเงินเป็นอาชีพโดยหวังผลประโยชน์ในการเอาเงินฝากของผู้ฝากไปแสวงหาผลประโยชน์จะต้องใช้ความระมัดระวังและความรู้ความชำนาญเป็นพิเศษตรวจสอบลายมือชื่อผู้จ่ายว่าเหมือนลายมือชื่อที่ให้ตัวอย่างไว้แก่จำเลยหรือไม่ ฉะนั้น เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยได้ใช้ความระมัดระวังและความรู้ความชำนาญดังกล่าวแต่อย่างใด การที่จำเลยได้จ่ายหรือหักบัญชีเงินฝากของโจทก์ให้บุคคลอื่นไปจึงถือได้ว่าเป็นความประมาทเลินเล่อของจำเลย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2024/2522 ธนาคารรับฝากเงินเป็นอาชีพโดยมีบำเหน็จเอาเงินไปหาประโยชน์ต้องใช้ความระมัดระวัง และความรู้ความชำนาญพิเศษตรวจสอบลายมือชื่อผู้สั่งจ่าย ธนาคารจ่ายเช็คธนาคารให้แทนเช็คที่ลายมือชื่อผู้สั่งจ่ายปลอมไป ถือว่าธนาคารประมาทเลินเล่อต้องรับผิด หักบัญชีเงินฝากของผู้สั่งจ่ายไม่ได้

เพราะฉะนั้น ผู้เขียนเห็นว่าระดับหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้มีอาชีพและมีฝีมือในการรับขนของทางทะเลที่ศาลอังกฤษและสหรัฐอเมริกาวินิจฉัยว่าจะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรและใช้ฝีมืออย่างบุคคลที่มีความชำนาญและมีความสามารถนั้นพอเทียบเท่าได้กับการใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็น

¹¹² Richard Kidner, Casebook on Torts, 8th ed. (New York: Oxford University Press, 2004), pp. 72-73.

ธรรมดาจะต้องใช้และสมควรจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีพจะอย่างนั้น (exercise the degree of care and skill usual and requisite in such trade, business or calling) ตามมาตรา 659 วรรค 3

ทั้งนี้ ดังที่ได้มีคำกล่าวในคดี Bolam v. Friern Hospital Management Committee ที่ผู้เขียนเพิ่งอ้างถึงว่าบุคคลที่มีความชำนาญพิเศษไม่จำเป็นต้องใช้ความเชี่ยวชาญในระดับสูงที่สุด ดังนั้น จึงเพียงพอแล้วถ้าหากเขาได้ใช้ความชำนาญอย่างคนทั่วไปที่มีความสามารถในการใช้ฝีมืออย่างนั้น โดยหากพิจารณาข้อสัญญาตาม NYPE 93 จะเห็นว่านอกจากข้อกำหนดให้เจ้าของเรือต้องใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ตามข้อ 16. (Extension of Cancelling) แล้วยังมีข้อ 31. Protective Clauses (d) U.S. TRADE-DRUG CLAUSE ที่กำหนดให้ชาร์เตอร์เรอร์ต้องใช้ความระมัดระวังและความเพียรพยายามอย่างดีที่สุดดังถ้อยคำในภาษาอังกฤษดังนี้

“In pursuance of the provisions of the U.S. Anti Drug Abuse Act 1986 or any re-enactment thereof, the Charterers warrant to exercise the highest degree of care and diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and marijuana to be loaded or concealed on board the Vessel.”

จึงทำให้เข้าใจได้ว่าโดยเจตนารมณ์ของสัญญานั้น ในบางกรณีคู่สัญญาก็ต้องการให้มีการปฏิบัติหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายามเพียงแค่ว่าระดับบุคคลทั่วไปที่มีความชำนาญ คือ due diligence และอีกกรณีหนึ่งคือการใช้ความเพียรพยายามอย่างดีที่สุด คือ highest degree of care and diligence ซึ่งสอดคล้องกับผลแห่งการวินิจฉัยคดี The Amstelslot ซึ่งโจทก์ได้อ้างว่ามีวิธีการตรวจสอบอย่างอื่นซึ่งจะทำให้สามารถตรวจสอบความชำรุดบกพร่องในเกียร์ได้ แต่ศาลสูงของอังกฤษได้วินิจฉัยว่าเมื่อโจทก์มิได้เรียกร้องให้ใช้มาตรฐานการตรวจสอบในระดับที่สูงขึ้น การที่จำเลยใช้วิธีการตรวจสอบตามข้อเท็จจริงจึงเป็นการที่จำเลยและผู้ตรวจสอบที่เกี่ยวข้องได้ใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) แล้ว

ประการสุดท้ายนี้ หากจะเปรียบเทียบหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายามของเจ้าของเรือ (due diligence) กับหน้าที่ของผู้ขนส่งตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534¹¹³ นั้น พบว่าในประเด็นเรื่องมูลฐานแห่งความรับผิด (Basis of Liability)

¹¹³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8 บัญญัติว่า

ผู้ร่างกฎหมายประสงค์ที่จะให้หลักความรับผิดที่ไม่เคร่งครัด (fault liability) ซึ่งเป็นหลักการสำคัญของ Hague Rules และ Hague-Visby Rules (แต่อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาโดยรวมแล้วหลักความรับผิดตามพระราชบัญญัติดังกล่าวก็ยังเคร่งครัดกว่าตามอนุสัญญาดังกล่าวอยู่บ้าง) คือว่าผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้จะต้องรับผิดในความเสียหายของสินค้าที่ตนรับขนต่อเมื่อความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตนหรือของตัวแทนหรือลูกจ้างของตน¹¹⁴

โดยคำว่า “ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล” ตามมาตรา 8 นั้น ท่านศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร อธิบายว่าหมายถึงระดับทั่วไปที่ผู้ขนส่งทั่วไปจะต้องมีหรือกระทำ มิใช่เอาระดับมาตรฐานของตัวผู้ขนส่งรายนี้เองเป็นเกณฑ์ และผู้ขนส่งก็ไม่ต้องปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวเกินไปกว่ามาตรฐานที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะกระทำกัน แต่ถ้าอยากจะทำปฏิบัติสูงกว่านี้ก็ไม่เป็นไรห้าม¹¹⁵ ซึ่งหากพิจารณาเปรียบเทียบกับหน้าที่ของการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือนั้นอาจกล่าวได้ว่าหน้าที่อยู่ในระดับเดียวกันคือต้องใช้ความชำนาญอย่างผู้ประกอบอาชีพ แต่ก็มีข้อสังเกตว่าหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) นั้นจะพิจารณาในขณะกระทำมากกว่าผลแห่งการกระทำ ดังที่ได้ศึกษามาในตอนต้นว่าแต่เดิมก่อนที่สหรัฐอเมริกาจะมี The Harter Act นั้นศาลได้วินิจฉัยในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลว่าเป็นความรับผิดเด็ดขาด โดยพื้นฐานความคิดของหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม

“ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

(1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น

(2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่

ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล”

¹¹⁴ สมพร ไพลิน, “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับเฮกวิลล์ เฮก - วิสบีรูลส์ และแฮมเบอร์เกอร์รูลส์,” วารสารการพาณิชย์นาวี 11 (1 มกราคม 2535): 21.

¹¹⁵ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538), หน้า 89.

(due diligence) ของผู้ขนส่งจึงมีที่มาจากความต้องการยกเว้นความรับผิดหากว่าผู้ขนส่งได้ใช้ความเพียรพยายามอย่างเพียงพอในขณะกระทำแล้วก็จะไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลัง

แต่หากพิจารณาถ้อยคำตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้วจะเห็นว่ามิใช่ในการให้พิจารณาที่ผลของการกระทำของผู้ขนส่งในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลด้วยและมีความเคร่งครัดมากกว่าเนื่องจากมิได้มุ่งเน้นในเรื่องการใช้ความระมัดระวังและความเพียรพยายามตามสมควร แต่มีว่าผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล

โดยสรุป ผู้เขียนเห็นว่า ในการบังคับใช้ข้อสัญญาเกี่ยวกับหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือภายใต้กฎหมายไทยนั้นอาจมีปัญหาในการตีความเนื่องจากมิใช่หลักที่มีอยู่เดิมภายใต้กฎหมายไทย อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่าพอเทียบเคียงได้กับหน้าที่ของผู้รับฝากทรัพย์ตามมาตรา 659 วรรค 3 ถึงแม้ว่าในรายละเอียดแห่งการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าของเรือนั้นย่อมจะมีมากกว่าผู้รับฝากทรัพย์ก็ตาม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา (Time Charter) เป็นสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างหนึ่งที่มีพื้นฐานแห่งสัญญา คือ เอกสารที่คู่สัญญาตกลงว่ามีการทำสัญญาเช่าเรือ (Time Charterparty) โดยได้มีการจัดทำเป็นแบบมาตรฐานเพื่อความสะดวกในการเข้าทำสัญญา เช่น แบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรติวซ์ เอ็กเชเชนจ์ ค.ศ. 1993 (New York Produce Exchange Form หรือชื่อรหัส คือ NYPE 93) อันเป็นแบบมาตรฐานที่ผู้ประกอบการไทยและต่างประเทศนิยมใช้ ผู้เขียนจึงได้นำมาศึกษาวิจัยในวิทยานิพนธ์นี้

ปัญหาที่พบประการแรก คือ เรื่องกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา เนื่องจากได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่นำกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์มาปรับใช้ แต่จากการศึกษาพบว่าสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลามีลักษณะที่แตกต่างจากสัญญาเช่าทรัพย์ ในประการสำคัญ คือ สัญญาเช่าเรือมิได้มีการครอบครองเรือในระหว่างระยะเวลาเช่าเรือ หากแต่มีอำนาจหน้าที่สั่งการในเชิงพาณิชย์ (commercial operation) เช่น สั่งให้เรือไปบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือใด ส่วนอำนาจหน้าที่ในการควบคุมเรื่องการเดินเรือ (nautical operation) และการครอบครองเรือยังคงอยู่ที่เจ้าของเรือ อีกทั้ง สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลามีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วย จึงมีความแตกต่างจากลักษณะของการเช่าทรัพย์ที่ผู้ให้เช่าต้องส่งมอบทรัพย์ให้อยู่ในความครอบครองของผู้เช่า โดยผู้ให้เช่ามิได้มาจัดการอะไรอีก มีแต่เพียงสิทธิเข้าไปตรวจดูทรัพย์สินที่เช่าเป็นครั้งคราว ในเวลาและระยะอันสมควรเท่านั้น

ส่วนกฎหมายว่าด้วยจ้างทำของก็ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้เช่นกัน เนื่องจากวัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของ คือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนเป็นผลสำเร็จ ผู้ว่าจ้างจะต้องจ่ายสินจ้างเป็นค่าตอบแทนเพื่อผลสำเร็จของงาน แต่ตามสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลานั้น สัญญาเช่าเรือต้องจ่ายค่าตอบแทนเป็นค่าจ้าง (hire) ซึ่ง

จะคำนวณเป็นสัดส่วนกับระยะเวลาที่มีสิทธิใช้สอยเรือ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาในเรื่องการไม่มีอำนาจบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้างและการมีสิทธิใช้งานไปให้ผู้รับจ้างช่วงอีกทอดหนึ่งได้ซึ่งจะไม่สอดคล้องกับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา

สำหรับกฎหมายว่าด้วยรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 นั้น มีข้อพิจารณาว่าถึงแม้สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาจะมีลักษณะเป็นสัญญารับขนอย่างหนึ่ง แต่โดยที่หลักกฎหมายต่าง ๆ บัญญัติขึ้นเพื่อใช้บังคับกับการรับขนภายในประเทศ จึงไม่เหมาะสมกับการรับขนสินค้าทางทะเล ดังที่มาตรา 609 วรรค 2 บัญญัติเป็นข้อยกเว้นว่า “รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น” สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลานั้นเองก็มุ่งถึงการขนส่งสินค้าทางทะเลและเช่าเรือเรือมีสิทธิที่แตกต่างจากการรับขนสินค้าทั่วไปอยู่หลายประการ โดยบางประเทศมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนและการเช่าเรือแยกออกจากกันและมีเนื้อหาแห่งกฎหมายแตกต่างกัน จึงเห็นได้ว่าเจตนารมณ์และเนื้อหาแห่งกฎหมายลักษณะรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นมิได้มุ่งที่จะปรับใช้กับสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา

ประการสุดท้าย คือ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้มีบทบัญญัติในมาตรา 5 ว่ามิให้นำพระราชบัญญัตินี้มาใช้กับสัญญาเช่าเรือซึ่งน่าจะหมายรวมถึงสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาด้วย เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมุ่งที่จะใช้บังคับกับสัญญาขนส่งตามใบตราส่งที่เป็นการขนส่งประจำเส้นทาง แต่สัญญาที่ก่อให้เกิดสิทธิหน้าที่แก่คู่สัญญาตามสัญญาเช่าเรือ คือ Charterparty ซึ่งเป็นสัญญาจ้างเหมาเรือบรรทุกของเรือ

ดังนั้น สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาภายใต้กฎหมายไทยนั้นเป็นสัญญาที่ไม่อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ว่าด้วยเอกเทศสัญญาใด ๆ และไม่มีบทบัญญัติเฉพาะที่สามารถนำมาปรับใช้ได้ จึงเป็นสัญญาที่สามารถบังคับได้ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา โดยหลักกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้ได้แก่หลักกฎหมายทั่วไปว่าด้วยหนี้และสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

อย่างไรก็ตาม โดยที่สัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลาไม่ได้อยู่บนพื้นฐานของหลักกฎหมายในเรื่องสัญญาทั่วไปเท่านั้น แต่มีลักษณะของการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ได้มีพัฒนาการทางกฎหมายตามระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ จึงย่อมจะทำให้เกิดปัญหาบางประการเมื่อบังคับใช้สัญญาภายใต้กฎหมายไทย นอกจากนี้ แม้ว่าข้อสัญญาต่าง ๆ ตาม NYPE

93 จะได้กำหนดสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญาไว้หลายประการ แต่เนื่องจากความซับซ้อนในการบังคับใช้ข้อสัญญาเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่สัญญา ประกอบกับในบางปัญหาคู่สัญญาก็มิได้ตกลงกันไว้โดยชัดแจ้ง การบังคับใช้ข้อสัญญาภายใต้หลักกฎหมายทั่วไปตามปกติจึงจะทำให้ผลทางกฎหมายไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาเพียงพอ

โดยจากการวิเคราะห์ผลทางกฎหมายของการบังคับใช้ข้อสัญญาต่าง ๆ ตาม NYPE 93 ภายใต้กฎหมายไทยในประเด็นปัญหาสำคัญซึ่งอยู่ในขอบเขตของการศึกษาวิจัยโดยการศึกษาร่วมกันกับหลักกฎหมายต่างประเทศ พบว่ามีผลทางกฎหมายของการบังคับใช้ข้อสัญญาที่ไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของสัญญา ในแต่ละประเด็นปัญหา โดยสรุป ดังนี้

ประเด็นแรก ผลทางกฎหมายของข้อสัญญาเกี่ยวกับการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness) ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้เป็นขณะส่งมอบเรือและภายหลังส่งมอบเรือ

ในขณะส่งมอบเรื่อนั้นมีข้อสัญญากำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือตามข้อ 2. ให้เจ้าของเรือต้องส่งมอบเรือที่มีความแข็งแรงและมีความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการ ซึ่งตามหลักกฎหมายต่างประเทศหมายถึงการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลในความหมายอย่างกว้างและเป็นหน้าที่ที่ต้องกระทำให้เกิดผลสำเร็จ* ทั้งนี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิยกเลิกสัญญาโดยอาศัยข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาเมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา (“Cancelling Clause”) ตามข้อ 16. หากเรือไม่มีความเหมาะสมดังกล่าวอย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีการพิจารณาว่า Cancelling Clause เป็นข้อสัญญาที่ลดรอนสิทธิของคู่สัญญาอีกฝ่าย จึงมิได้บังคับใช้ข้อสัญญาโดยเคร่งครัดเสมอไป กล่าวคือ หากเป็นกรณีความชำรุดบกพร่องเล็กน้อยซึ่งมิได้กระทบต่อความปลอดภัยของเรือหรือสินค้า หรือการใช้สอยเรืออย่าง

* ถึงแม้ว่าจะมีการผนวกหลักกฎหมายรับขนทางทะเลของต่างประเทศ ตามข้อ 31.Protective Clauses (a) CLAUSE PARAMOUNT ซึ่งอาจมีผลให้เจ้าของเรือมีเพียงหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเล (ที่ผู้เขียนจะได้กล่าวถึงในประเด็นที่ห้า) แต่จะมีผลเฉพาะในเรื่องความรับผิดชอบในสินค้าเท่านั้น มิได้เกี่ยวข้องกับการพิจารณาสีทธิยกเลิกสัญญาตามข้อสัญญา cancelling clause ของชาร์เตอร์เรอร์ ในขณะส่งมอบเรือ

แท้จริง และมีได้เป็นสาระสำคัญตามความเข้าใจในทางธุรกิจ การยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์จะไม่ชอบ แม้ว่าความชำรุดบกพร่องจะเป็นการผิดข้อกำหนดบางประการในสัญญาก็ตาม

แต่ผลทางกฎหมายของการบังคับใช้สัญญาภายใต้กฎหมายไทยในประเด็นนี้จะมีปัญหาในการตีความข้อสัญญา Cancelling Clause ซึ่งถือเป็นข้อสัญญาที่ให้สิทธิในการเลิกสัญญาตามมาตรา 386 ที่คู่สัญญาโดยอาจตกลงให้เลิกสัญญาแม้เหตุเพียงเล็กน้อยก็ได้ เนื่องจากโดยข้อสัญญาเองนั้นมิได้ระบุโดยชัดแจ้งว่าความบกพร่องลักษณะใดบ้างที่ชาร์เตอร์เรอร์สามารถยกเลิกสัญญาได้ ดังนั้น หากบังคับใช้ข้อสัญญาโดยตีความในเรื่องความเหมาะสมสำหรับการบริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการตาม ข้อ 2. อย่างกว้างเกินสมควร ชาร์เตอร์เรอร์ก็อาจยกเลิกสัญญาได้แม้โดยเหตุแห่งความบกพร่องเพียงเล็กน้อยซึ่งจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของเรือ

ส่วนภายหลังการส่งมอบเรือ ซึ่งล่วงเลยเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์จะใช้สิทธิยกเลิกสัญญาตาม Cancelling Clause เจ้าของเรือจะยังคงมีหน้าที่ในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลตามข้อ 6. แต่ทั้งนี้ เจ้าของเรือจะยังไม่ผิดสัญญาในทันทีที่พบความชำรุดบกพร่องหรือความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลใด ๆ ถึงแม้ว่าตามข้อ 6. ซึ่งเป็นข้อสัญญาเกี่ยวกับการบำรุงรักษา (maintenance clause) จะกำหนดว่าเจ้าของเรือจะต้อง “รักษาตัวเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ให้มีประสิทธิภาพตลอดระยะเวลาการให้บริการ” แต่ก็มีได้หมายความว่าเรือจะต้องมีความเหมาะสมในการเดินทะเลในทุก ๆ นาทีของการให้บริการตามสัญญา กล่าวคือ หากเกิดความชำรุดบกพร่อง เจ้าของเรือจะมีหน้าที่ต้องดำเนินการแก้ไขซ่อมแซมให้เรือสามารถใช้งานได้ดังเดิมโดยใช้วิธีการที่เหมาะสมภายในเวลาอันสมควร โดยหากมิได้ดำเนินการดังกล่าว เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหาย และหากผลของการที่เรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ร้ายแรงถึงขนาดกระทบวัตถุประสงค์แห่งสัญญาในสาระสำคัญซึ่งมักจะพิจารณาจากระยะเวลาที่ใช้ในการแก้ไขความบกพร่องโดยเทียบกับระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา ชาร์เตอร์เรอร์จึงสามารถเลิกสัญญาได้ เนื่องจากเห็นว่าความบกพร่องนั้นอาจเกิดได้หลายลักษณะและชาร์เตอร์เรอร์ควรจะต้องยอมรับภาระที่มากกว่าเมื่อเรือได้ถูกส่งมอบและได้เริ่มมีการปฏิบัติตามสัญญาบางส่วนแล้วซึ่งจะแตกต่างกับในขณะส่งมอบเรือ (ดังนั้น ขนาดของความชำรุดบกพร่องในขณะส่งมอบเรือซึ่งชาร์เตอร์เรอร์สามารถเลิกสัญญาได้จึงไม่จำเป็นต้องมีความร้ายแรงเท่ากับความชำรุดบกพร่องที่ปรากฏภายหลังส่งมอบเรือ)

โดยตามหลักกฎหมายอังกฤษได้จัดเป็นข้อสัญญาอีกประเภทหนึ่งเรียกว่า innominate term หรือ intermediate term หมายถึงข้อสัญญาที่อยู่ในกึ่งกลางระหว่างข้อสัญญาประเภท condition (ข้อสัญญาที่เป็นเงื่อนไข คือ ก่อให้เกิดสิทธิในการเลิกสัญญาหากมีการผิดสัญญา) และ warranty (ข้อสัญญาที่เป็นเพียงคำรับรอง คือ ไม่อาจก่อให้เกิดสิทธิในการเลิกสัญญาหากมีการผิดสัญญา ได้แต่เพียงเรียกค่าเสียหาย) ซึ่งเป็นข้อสัญญาที่ไม่อาจพิจารณาได้ทันทีว่าสามารถก่อให้เกิดสิทธิเลิกสัญญาหากมีการผิดสัญญาหรือไม่ หากแต่ต้องพิจารณาผลของการผิดข้อสัญญานั้นเสียก่อนว่ามีความร้ายแรงเพียงพอที่จะเลิกสัญญาหรือไม่

ส่วนการพิจารณาผลทางกฎหมายของการบังคับใช้สัญญาภายใต้กฎหมายไทย นั้น โดยที่ตาม NYPE 93 มิได้มีข้อสัญญาให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์เลิกสัญญาในกรณีนี้ จึงต้องพิจารณาหลักกฎหมายทั่วไปที่ให้สิทธิคู่สัญญาในการเลิกสัญญาได้ ซึ่งปรากฏว่าทั้งมาตรา 387 และมาตรา 388 นั้นเงื่อนไขในการเลิกสัญญา คือ การไม่ชำระหนี้ ดังนั้น หากความชำรุดบกพร่องของเรือปรากฏภายหลังส่งมอบเรือซึ่งสามารถซ่อมแซมได้และเจ้าของเรือได้ดำเนินการแก้ไขก็จะไม่เกิดเงื่อนไขของการไม่ชำระหนี้ ชาร์เตอร์เรอร์จึงจะไม่สามารถเลิกสัญญาได้ แต่โดยที่มาตรา 389 ซึ่งเป็นเรื่องการเลิกสัญญาเพราะการชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัยนั้น ให้สิทธิในการเลิกสัญญาในกรณีที่การชำระหนี้เป็นอันพ้นวิสัยแต่บางส่วนด้วย จึงพิจารณาได้ว่าแม้จะเป็นกรณีที่ความชำรุดบกพร่องสามารถแก้ไขซ่อมแซมให้เรือสามารถกลับใช้งานได้ดีดังเดิม แต่หากผลแห่งความชำรุดบกพร่องมีขนาดร้ายแรงพอสมควร คือ จะต้องใช้เวลาแก้ไขซ่อมแซมความชำรุดบกพร่องยาวนานเมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาการชำระเรือตามสัญญา ซึ่งพิจารณาได้ว่าชาร์เตอร์เรอร์ไม่พึงได้รับสิทธิแต่เพียงงดจ่ายค่าจ้างตามข้อสัญญางดจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire clause) เท่านั้น การที่เจ้าของเรือไม่สามารถให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ด้วยเรือของตนได้ตลอดระยะเวลาแห่งสัญญานี้จึงต้องถือเป็นกรณีที่การชำระหนี้แต่บางส่วนกลายเป็นพ้นวิสัย กล่าวคือ เป็นการพ้นวิสัยที่เจ้าของเรือจะสามารถชำระหนี้ในการให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ในระยะเวลาบางส่วนตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ชาร์เตอร์เรอร์จึงสามารถเลิกสัญญาได้

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเลิกสัญญาตามมาตรา 389 นั้นจำกัดเฉพาะการชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัยเพราะเหตุอันจะโทษลูกหนี้ได้ แต่หากเป็นเหตุที่ไม่สามารถโทษลูกหนี้ได้หรือเป็นเหตุที่เจ้าหนี้ คือ ชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบ เช่น ชาร์เตอร์เรอร์ออกคำสั่งให้เรือไปยังสถานที่ที่ไม่ปลอดภัยและทำให้เรือเกิดความชำรุดบกพร่อง ถ้าเจ้าของเรือไม่สามารถแก้ไขซ่อมแซมให้กลับคืนดีดังเดิมได้ภายในระยะเวลาที่จะไม่กระทบวัตถุประสงค์ตามสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์ในสาระสำคัญ จึงเป็นกรณีที่การชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัยแต่บางส่วน แต่เนื่องจาก

ความชำรุดบกพร่องเกิดจากความผิดของชาร์เตอร์เรอร์ ชาร์เตอร์เรอร์จึงจะไม่สามารถเลิกสัญญาตามมาตรา 389 ได้ โดยเจ้าของเรือซึ่งเป็นลูกหนี้จะหลุดพ้นจากการชำระหนี้ส่วนที่เป็นพันธียันั้นตามมาตรา 219 วรรค 1 ในขณะที่ชาร์เตอร์เรอร์ต้องชำระค่าจ้างให้แก่เจ้าของเรือตามมาตรา 372 วรรค 2 ผลทางกฎหมายจึงย่อมจะไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาซึ่งมุ่งที่การใช้สอยเรือในการให้บริการและเจ้าของเรือมีหน้าที่ในการดูแลรักษาและแก้ไขซ่อมแซมเพื่อให้เรือกลับใช้งานได้ภายในเวลาอันควรไม่ว่าความชำรุดบกพร่องของเรือจะเกิดโดยเหตุใดก็ตาม โดยชาร์เตอร์เรอร์พึงมีสิทธิในการเลิกสัญญาได้หากเรือไม่สามารถให้บริการได้เป็นระยะเวลายาวนานอันกระทบความมุ่งหมายของชาร์เตอร์เรอร์ในสาระสำคัญ ส่วนที่ว่าใครเป็นผู้ก่อให้เกิดความชำรุดบกพร่องนั้นก็จะต้องว่ากล่าวกันในเรื่องค่าเสียหายอีกส่วนหนึ่ง

ประเด็นที่สอง ผลทางกฎหมายของการส่งมอบเรือคืนซึ่งไม่เป็นไปตามกำหนดเวลา โดยแยกพิจารณาได้เป็นกรณีการส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา (underlap) และหลังครบกำหนดเวลา (overlap)

กรณีการส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา (underlap) ชาร์เตอร์เรอร์จะไม่มีสิทธิขอเงินค่าจ้างที่ชำระล่วงหน้าคืนจากเจ้าของเรือ เว้นแต่ในสัญญาได้กำหนดระยะเวลาที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิส่งมอบเรือคืนก่อนกำหนดเวลาไว้ โดยตาม NYPE 93 ได้มีข้อกำหนดเรื่องการชำระค่าจ้างงวดสุดท้าย (Last Hire Payment) ในข้อ 11. (c) ดังนั้น ในเรื่องจำนวนค่าจ้างงวดสุดท้ายหรือก่อนสุดท้าย คู่สัญญาก็จะได้ตกลงกันโดยพิจารณาถึงเวลาที่คาดว่าจะสามารถครอบคลุมการเดินทางเที่ยวสุดท้ายได้โดยสมบูรณ์ และหากมีส่วนต่างก็ให้ชาร์เตอร์เรอร์ชำระเพิ่มหรือเจ้าของเรือคืนเงิน แล้วแต่กรณี จึงจะไม่เกิดปัญหาในเรื่องจำนวนค่าจ้างงวดสุดท้ายหรือก่อนสุดท้าย

แต่หากเป็นกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ขอส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดระยะเวลาในระหว่างการชาร์เตอร์เรือโดยไม่มีสิทธิและยังมีค่าจ้างที่ยังมิได้ชำระตามสัญญาอีกหลายงวดอันเป็นการผิดสัญญา ซึ่งตามหลักกฎหมายทั่วไป เจ้าของเรือจะมีสิทธิเลือกที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปหรือเลิกสัญญาก็ได้นั้น อย่างไรก็ตาม ศาลคอมมอนลอว์ได้วินิจฉัยว่ากรณีนี้เป็นข้อยกเว้นว่าเจ้าของเรือควรจะต้องยอมรับเรือคืน หากเจ้าของเรือไม่มีประโยชน์โดยชอบ (no legitimate interest) ที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปมากกว่าที่จะเรียกเอาค่าเสียหาย ซึ่งค่าเสียหายที่เจ้าของเรือสามารถเรียกได้นี้เป็นการเยียวยาที่เพียงพอแล้ว และเจ้าของเรือมีหน้าที่ในการบรรเทาความเสียหาย (mitigation of damages) ดังนั้น ค่าเสียหายที่เจ้าของเรือเรียกได้จึง

อาจเป็นส่วนต่างระหว่างอัตราค่าจ้างตามสัญญาและอัตราตลาดหรืออัตราค่าจ้างตามสัญญาชาร์เตอร์เรือใหม่ที่เป็นการบรรเทาความเสียหาย แต่ไม่สามารถเรียกค่าจ้างที่เหลือทั้งหมดตามสัญญา โดยศาลอังกฤษได้วินิจฉัยในคดี The Alaskan Trader (No. 2) (1983) ซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ได้ฟ้องเรียกค่าจ้างที่ได้ชำระไประหว่างที่ขนส่งมอบเรือคืนแต่เจ้าของเรือไม่ยินยอมว่าเจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะได้รับค่าจ้างในระยะเวลาซึ่งเรือมีได้อยู่ในระหว่างการให้บริการที่แท้จริง

แต่หากเกิดกรณีเช่นนี้ภายใต้กฎหมายไทย เนื่องจากไม่พบว่ามีแนวคิดหรือหลักกฎหมายที่เป็นข้อยกเว้นในเรื่องการที่เจ้าหนี้ไม่สามารถเห็นยั้งให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไป โดยไม่มีประโยชน์โดยชอบ จึงทำให้เกิดปัญหาว่าภายใต้กฎหมายไทยนั้น เจ้าของเรือจะสามารถฟ้องร้องบังคับให้ชาร์เตอร์เรอร์ปฏิบัติตามสัญญาคือชำระค่าจ้างจนกว่าจะครบกำหนดเวลาตามสัญญาได้ โดยถือเป็นการที่เจ้าหนี้มีสิทธิบังคับให้ลูกหนี้ชำระหนี้โดยเฉพาะจะตามมาตรา 213 ซึ่งการไม่ยอมให้สัญญาเลิกกันนี้จะก่อให้เกิดผลเสียแก่คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย คือ เจ้าของเรือจะต้องจัดหาบุคลากรและอุปกรณ์ประจำเรือ และชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบชำระค่าจ้างตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือจนกว่าจะสิ้นสุดสัญญาโดยที่มิได้มีการใช้ประโยชน์จากเรืออย่างแท้จริง โดยที่เจ้าของเรือนั้นก็ยังสามารถเรียกค่าเสียหายได้ตามหลักเกณฑ์ปกติแห่งสัญญา ตามมาตรา 222

ส่วนกรณีการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (overlap) ตามหลักกฎหมายต่างประเทศได้ให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ในการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาได้ภายในระยะเวลาอันสมควร (reasonable time) หากสัญญามีได้กำหนดระยะเวลาส่งมอบเรือคืนขั้นสูงสุดไว้โดยชัดแจ้ง (expressed margin) โดยถือว่าในกรณีนี้คู่สัญญามีได้มีเจตนาที่จะถือเอาระยะเวลาในการส่งมอบเรือคืนเป็นสาระสำคัญ จึงมีส่วนขยายระยะเวลาแห่งสัญญาที่เรียกว่าระยะเวลาที่ขยายโดยปริยาย (implied margin) ดังนั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถมีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายได้หากคาดว่าจะสามารถส่งมอบเรือคืนภายในระยะเวลาอันสมควรหลังครบกำหนดเวลา และเจ้าของเรือจะต้องให้มีการออกเดินเรือตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์จนสิ้นสุดการเดินทางโดยสมบูรณ์ เพราะเป็น “คำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบ” (legitimate last voyage order) ทั้งนี้ เนื่องจากสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลามักมีระยะเวลายาวนานและเรือมีความเสี่ยงภัยที่จะเผชิญกับพายุได้ตลอดเวลา จึงไม่สามารถคาดการณ์ได้แน่นอนว่าเรือจะถูกส่งมอบคืนเมื่อใดในขณะทำสัญญา

แต่เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติภายใต้กฎหมายไทยที่ให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ในการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (overlap) ดังกล่าว การส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาจึง

เป็นการผิดสัญญาแม้ว่าจะอยู่ภายในระยะเวลาอันสมควรภายหลังจากสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาตามสัญญาและแม้ในสัญญานั้นจะมีได้กำหนดระยะเวลาขั้นสูงสุดไว้โดยชัดแจ้ง (expressed margin) ก็ตาม นอกจากนี้ เนื่องจากได้เคยมีคำพิพากษาศาลฎีกาปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินกับสัญญาเช่ารถเรือแบบมีกำหนดเวลา จึงมีปัญหาว่หากเช่ารถเรือมีคำสั่งให้เรือออกเดินทางที่เร็วสุดทำที่ที่จะทำให้มีการส่งมอบเรือคืนล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามสัญญาโดยที่เจ้าของเรือก็อนุญาตให้มีการเดินทางที่เร็วสุดทำดังกล่าวแม้จะทราบดีว่าจะล่วงเกินระยะเวลาตามสัญญานั้นจะเป็นการเกิดสัญญาเช่าแบบไม่มีกำหนดเวลาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 570 ซึ่งทำให้เจ้าของเรือต้องบอกเลิกสัญญาตามมาตรา 566 ดังนี้ ผลทางกฎหมายจึงแตกต่างจากหลักกฎหมายต่างประเทศและไม่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติของสัญญาเช่ารถเรือแบบมีกำหนดเวลาที่เมื่อเจ้าของเรือได้นำเรือไปสู่จุดหมายปลายทางและเสร็จสิ้นภารกิจในการเดินทางที่เร็วสุดทำแล้ว สัญญาก็จะดับสิ้นไป โดยไม่ต้องมีการบอกเลิกสัญญากันอีก

ประเด็นที่สาม ในประเด็นเรื่องผลทางกฎหมายของอัตราค่าจ้างตามราคาตลาดเมื่อส่งมอบเรือคืนล่าช้าอันเป็นประเด็นสืบเนื่องจากเรื่องการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (overlap) นั้น ตามหลักกฎหมายต่างประเทศ หากค่าจ้างในอัตราตลาดสูงกว่าอัตราตามสัญญาเช่ารถเรือจะต้องชำระค่าจ้างในอัตราตลาดตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดระยะเวลาตามสัญญา รวมถึงระยะเวลาที่ขยายโดยชัดแจ้ง (expressed margin) หรือระยะเวลาที่ขยายโดยปริยาย (implied margin) จนกว่าจะส่งมอบเรือคืน ซึ่งขึ้นอยู่กับถ้อยคำที่ระบุในสัญญาด้วย จึงมีความซับซ้อนมากกว่าการพิจารณาค่าเสียหายตามสัญญาอื่น ๆ เช่น สัญญาซื้อขาย สัญญาเช่าซื้อหรือสัญญาเช่าทรัพย์สิน และแม้เจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายตามอัตราตลาดได้โดยพิจารณาว่าเป็นค่าเสียหายตามปกติตามหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 222 วรรค 1* แต่เนื่องจากเช่ารถเรือไม่มีสิทธิใช้สอยเรือหลังครบกำหนดเวลาภายใต้กฎหมายไทยแม้จะเป็นในระยะเวลาพอสมควร (กรณีการขยายระยะเวลาโดยปริยาย) เจ้าของรถเรือจึงผิดสัญญาทันทีที่มีได้ส่งมอบเรือคืนเมื่อครบกำหนดเวลา จึงจะทำให้เกิดสิทธิแก่เจ้าของเรือที่จะเรียกค่าเสียหายดังกล่าวตั้งแต่วันที่ครบ

* แต่ถ้าหากเจ้าของเรือผูกพันตามสัญญาเช่ารถเรือรายอื่นอยู่ก่อนแล้วจึงไม่สามารถให้บริการในตลาดได้ ความเสียหายที่เจ้าของเรือจะเรียกได้ในกรณีนี้ ย่อมจะเป็นส่วนต่างระหว่างสัญญาเช่ารถเรือเดิมและสัญญาเช่ารถเรือใหม่ จะเรียกส่วนต่างจากราคาตลาดซึ่งสูงกว่าไม่ได้ เพราะจะไม่ตรงกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

กำหนดระยะเวลาตามสัญญา มิใช่เมื่อพ้นระยะเวลาพอสมควร ในกรณีนี้จึงย่อมจะเห็นได้ว่าจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ซาร์เตอร์เรอร์

ส่วนถ้ามีการปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์ตามที่เคยปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาก็จะเกิดปัญหาว่าการที่ซาร์เตอร์เรอร์มีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบและเจ้าของเรือปฏิบัติตามเนื่องจากเห็นว่าจะสามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในระยะเวลาพอสมควร (กรณีการขยายระยะเวลาโดยปริยาย) จะถือเป็นการที่ผู้เช่ายังคงครอบครองทรัพย์สินอยู่ โดยที่ผู้ให้เช่ารู้แล้วไม่ทักท้วงและกลายเป็นสัญญาเช่าไม่มีกำหนดเวลาตามมาตรา 570 ซึ่งผู้ให้เช่าต้องบอกเลิกสัญญาตามมาตรา 566 และโดยที่มีคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีเช่าทรัพย์วินิจฉัยว่าในระหว่างที่ยังอยู่ในสัญญาเช่าที่ไม่มีกำหนดระยะเวลาโดยยังมีได้มีการเลิกสัญญากันนั้นให้ถืออัตราเช่าตามสัญญา ภายหลังจากมีการเลิกสัญญาเช่าโดยชอบแล้วจึงสามารถเรียกค่าเสียหายซึ่งสูงกว่าค่าเช่าตามสัญญาได้ มีผลให้ในระหว่างเวลาที่เจ้าของเรือยังไม่บอกเลิกสัญญา เจ้าของเรือจะเรียกได้เฉพาะค่าจ้างตามอัตราในสัญญาเท่านั้น ต่อเมื่อได้บอกเลิกสัญญาโดยชอบตามมาตรา 566 แล้วจึงสามารถเรียกค่าเสียหายเป็นส่วนต่างของอัตราค่าจ้างในตลาดที่สูงกว่าได้ โดยไม่สามารถพิจารณาได้ว่าล่วงเกินระยะเวลาพอสมควรแล้วหรือไม่ จึงจะขัดกับหลักกฎหมายต่างประเทศและทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของเรือ

ประเด็นที่สี่ ในเรื่องผลทางกฎหมายของการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา และการเรียกเรือคืน มีประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกันหลายประการ ดังนี้

1) ในเรื่องดอกเบี้ยเมื่อมีการผิดนัดชำระค่าจ้างคือเมื่อพ้นระยะเวลาผ่อนปรนตามข้อ 11. (b) (Grace Period) นั้น ตามหลักกฎหมายอังกฤษอธิบายว่าถ้าไม่มีข้อสัญญาตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างเจ้าของเรือและซาร์เตอร์เรอร์เกี่ยวกับการชำระดอกเบี้ยในค่าจ้างที่ค้างชำระ เจ้าของเรือจะไม่สามารถเรียกดอกเบี้ยดังกล่าวได้หากว่าได้มีการชำระค่าจ้างที่ค้างชำระในภายหลังแต่ก่อนที่จะเริ่มดำเนินคดี ซึ่งถ้าพิจารณาตามหลักกฎหมายไทย มาตรา 224 นั้นให้สิทธิเจ้าหนี้เรียกเอาดอกเบี้ยในหนี้เงินที่ผิดนัดได้ แต่ได้มิได้กำหนดเวลาที่จะต้องชำระดอกเบี้ย (โดยในกรณีสัญญาทั่วไปมักจะมีสัญญาที่ให้ชำระหนี้เป็นงวด ๆ จึงอาจไม่มีความจำเป็นต้องระบุเช่นนั้น) จึงเกิดปัญหาว่าภายใต้กฎหมายไทย ถ้าซาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดชำระค่าจ้างงวดใดงวดหนึ่งแล้วจะต้องชำระดอกเบี้ยหรือไม่และเมื่อใด โดยถ้าคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งถือแนวทางตามหลักกฎหมายอังกฤษก็จะไม่ชำระดอกเบี้ยถ้ายังมีได้มีการเริ่มดำเนินคดี โดยที่ NYPE 93 ก็มีข้อสัญญากำหนดไว้ว่าจะต้องชำระดอกเบี้ยในค่าจ้างที่ค้างชำระหรือไม่และเมื่อใด ซึ่งภายใต้

กฎหมายไทยนั้นมีความเห็นว่าสิทธิในการเลิกสัญญาตามมาตรา 387 อาจเกิดขึ้นเพราะการไม่ชำระหนี้ประธานหรือหนี้อุปกรณ เช่น ดอกเบี้ยก็ได้ การที่ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ทราบถึงหน้าที่ในการชำระดอกเบี้ยของตนจึงอาจนำไปสู่การเลิกสัญญา

2) ตามข้อ 23. ของ NYPE 93 ได้ให้สิทธิเจ้าของเรือในการใช้สิทธิยึดหน่วง (liens) เหนือสินค้า ค่าระวางบรรทุกช่วงและค่าจ้างช่วงได้หากมีหนี้เงินค้างชำระ แต่โดยลักษณะของสิทธิยึดหน่วงนั้นเป็นสิทธิที่เกิดขึ้นเมื่อเจ้าหนี้ได้ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่นไว้เป็นประกัน สิทธิยึดหน่วงของเจ้าของเรือในสินค้าที่บรรทุกบนเรือนั้นจึงอาจปรับใช้ได้ตามบทบัญญัติในเรื่องสิทธิยึดหน่วงตามปกติ แต่ในส่วนค่าระวางบรรทุกช่วงและค่าจ้างช่วงที่เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเอาได้จากผู้ชำระเรือช่วงตามข้อสัญญานี้มีปัญหาว่าจะบังคับกันอย่างไรภายใต้กฎหมายไทย ซึ่งจากการศึกษาหลักกฎหมายอังกฤษพบว่าการใช้สิทธิของเจ้าของเรือในค่าระวางช่วงนั้น จำเป็นที่จะต้องมีหนังสือแจ้งไปยังลูกหนี้ คือ ผู้ชำระเรือช่วง ซึ่งจะตรงกับวิธีการโอนสิทธิเรียกร้องตามมาตรา 306 วรรค 1 และหากชาร์เตอร์เรอร์ได้โอนสิทธิเรียกร้องให้แก่บุคคลภายนอกด้วย ในการที่จะพิจารณาว่าเจ้าของเรือหรือบุคคลภายนอกจะมีสิทธิในค่าระวางดังกล่าวนั้นจะต้องพิจารณาว่าผู้ใดมีหนังสือแจ้งไปยังลูกหนี้ก่อน ซึ่งจะตรงกับบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ตามมาตรา 307 โดยที่คำอธิบายในหลักกฎหมายอังกฤษก็ได้มีกล่าวว่าการนี้เป็นเรื่องของการโอนสิทธิเรียกร้องเช่นกัน การที่ข้อสัญญากำหนดว่าเป็นเรื่องสิทธิยึดหน่วง (liens) จึงอาจก่อให้เกิดการปฏิบัติที่ไม่ถูกต้องและทำให้ผลทางกฎหมายไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญา

3) เมื่อเจ้าของเรือใช้สิทธิเรียกเรือคืนตามข้อ 11. (a) นั้น ศาลคอมมอนลอร์วินิจฉัยว่าผลทางกฎหมายของการเรียกเรือคืนจะเป็นการทำให้สัญญาสิ้นสุดลง ข้อสัญญาดังกล่าวจึงอาจถูกบังคับใช้โดยพิจารณาว่าเป็นเรื่องการใช้เลิกสัญญาภายใต้หลักกฎหมายไทย แต่เมื่อศึกษาโดยละเอียดแล้วจะพบว่าในเรื่องการเรียกเรือคืนนี้มีลักษณะที่แตกต่างจากการเลิกสัญญา ในประการสำคัญคือ ในการใช้สิทธิเรียกเรือคืนนั้น เจ้าของเรือจะต้องแจ้งแก่ชาร์เตอร์เรอร์อย่างชัดเจนว่าจะใช้สิทธิเรียกเรือคืน ซึ่งจะทำให้ไม่อาจมีการบอกเลิกสัญญาโดยปริยายเช่นตามหลักกฎหมายทั่วไปได้ นอกจากนี้ เจตนารมณ์ของข้อสัญญา คือให้เจ้าของเรือได้รับความคุ้มครองหากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา โดยเจ้าของเรือสามารถสั่งมิให้นายเรือให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ได้และทำให้สัญญาสิ้นสุดลง (terminate) อันเป็นการสิ้นสุดผลบังคับต่อไปในอนาคต ทั้งนี้ เจ้าของเรือจะไม่สามารถเรียกค่าจ้างในระยะเวลาที่เหลือตามสัญญาได้และหากจะมีการคืนค่าจ้างก็เฉพาะแต่ส่วนที่เกินกว่าระยะเวลาที่มีการให้บริการเท่านั้น จึงย่อมจะแตกต่างจากการกลับคืนสู่ฐานะเดิมในเรื่องการเลิกสัญญา (rescind) ตามมาตรา 391 วรรค 1 ซึ่งจะมีผล

ให้เจ้าของเรือจะต้องคืนค่าจ้างทั้งหมดที่เคยได้รับพร้อมด้วยดอกเบี้ยตามมาตรา 391 วรรค 2 ส่วนชาร์เตอร์เรอร์จะต้องใช้ค่าที่ได้รับบริการจากเจ้าของเรือในเวลาที่ผ่านไปทั้งหมดตามมาตรา 391 วรรค 3*

4) ถ้าอัตราค่าจ้างตามราคาตลาดในเวลาที่ยกเรือคืนลดลง ในปัญหาว่าเจ้าของเรือจะสามารถเรียกค่าเสียหายได้หรือไม่นั้น ตามหลักกฎหมายอังกฤษได้แยกสิทธิในการเรียกเรือคืนและการเรียกค่าเสียหายออกจากกัน โดยเจ้าของเรือจะเรียกค่าเสียหายได้เฉพาะกรณี queแสดงให้เห็นว่าชาร์เตอร์เรอร์ไม่ประสงค์ที่จะปฏิบัติตามสัญญา (repudiation) ซึ่งก่อให้เกิดสิทธิในการเลิกสัญญาโดยไม่ต้องอาศัยข้อสัญญาที่ให้สิทธิเรียกเรือคืน ในทำนองเดียวกับประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยใน Section 391 ที่แยกสิทธิของเจ้าของเรือในการเลิกสัญญาเนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาจากการเรียกค่าเสียหาย โดยมีข้อยกเว้นว่าชาร์เตอร์เรอร์จะไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์แสดงให้เห็นได้ว่าความล่าช้าในการชำระเงินนั้นเนื่องมาจากความขัดข้องในการสื่อสารหรือการโอนเงินหรือเหตุขัดขวางอื่น ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของชาร์เตอร์เรอร์และซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถคาดเห็นได้ในเวลาที่ทำสัญญาหรือไม่ได้ถูกคาดหวังว่าจะต้องหลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลนั้น เจ้าของเรือจึงเรียกค่าเสียหายไม่ได้ในบางกรณี

ส่วนหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกา¹นั้นมีแนวทางเฉพาะคือเห็นว่าการที่ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถที่จะชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาได้เป็นการผิดสัญญาในสาระสำคัญและการผิดสัญญาดังกล่าวทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหาย เนื่องจากเวลาในการชำระค่าจ้างเป็นหลักการสำคัญซึ่งล่วงละเมิดมิได้ตามประเพณีทางการค้าในธุรกิจพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม ตามแนววินิจฉัยของหลักกฎหมายในประเทศสหรัฐอเมริกา² หากการชำระค่าจ้างไม่ตรงตามกำหนดเวลาของชาร์เตอร์เรอร์สืบเนื่องมาจากความผิดพลาดในกระบวนการของธนาคาร เจ้าของเรืออาจไม่สามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนได้ แม้ความผิดพลาดจะเกิดจาก

* ผู้เขียนเห็นต่อไปว่าแม้จะมีการเลิกสัญญาในสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาในกรณีอื่น ๆ โดยได้มีการปฏิบัติการชำระหนี้ไปแล้วบางส่วนก็ควรจะให้ผลเป็นการระงับสิ้นไปในอนาคตเช่นกันเพื่อมิให้เกิดภาวะแก่คู่สัญญา แต่หากเป็นการเลิกสัญญาตั้งแต่วันที่เริ่มต้นของสัญญาหรือโดยเจตนาของคู่สัญญาฝ่ายที่มีสิทธิเลิกสัญญามีเจตนาที่จะใช้หลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิม เช่น การใช้สิทธิยกเลิกสัญญาของชาร์เตอร์เรอร์ตาม Cancelling Clause ในกรณีนี้จึงนำหลักทั่วไปมาปรับใช้ได้ คือ ให้คู่สัญญากลับคืนสู่ฐานะเดิม

ธนาคารที่เป็นตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์หรือธนาคารที่เป็นตัวกลางซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ควรจะต้องรับผิดชอบ แต่หากชาร์เตอร์เรอร์มิได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการผิดพลาดนั้นและได้แก้ไขการชำระค่าจ้างให้ถูกต้องในทันทีที่ทราบถึงการผิดนัดชำระหนี้ดังกล่าวอาจได้รับการวินิจฉัยที่เป็นผลดี อันเป็นแนวคิดที่เป็นประเพณีปฏิบัติของการอนุญาโตตุลาการในนิวยอร์กที่ต้องการป้องกันมิให้เกิดผลกระทบอย่างมากกับคู่สัญญาที่มีความเพียรพยายามและมีความสุขจิต

ในขณะที่ภายใต้หลักกฎหมายอังกฤษ การชำระค่าจ้างล่าช้าอันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของธนาคารมิได้เป็นประเด็นที่จะต้องพิจารณาหากธนาคารดังกล่าวเป็นของชาร์เตอร์เรอร์หรือเป็นตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ ผลจึงเป็นเช่นเดียวกันกับการบังคับใช้ภายใต้กฎหมายไทยเนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบในความผิดของตัวแทนแห่งตนกับทั้งของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้นั้นโดยขนาดเสมอกับว่าเป็นความผิดของตนเองตามมาตรา 220 แต่การเรียกค่าเสียหายภายใต้กฎหมายไทยในกรณีนี้จะแตกต่างจากหลักกฎหมายอังกฤษ คือ หากการมิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลาเกิดจากเหตุที่ชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบ ก็จะไม่มีความเสียหายที่ชาร์เตอร์เรอร์จะอ้างให้ตนไม่ต้องรับผิดชอบได้ตามกฎหมาย ดังนั้น ชาร์เตอร์เรอร์อาจต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายหากอัตราค่าจ้างในตลาดลดลงในเวลาที่ยกเรือคืนถ้าเจ้าของเรือสามารถพิสูจน์ความเสียหายได้ โดยไม่ต้องพิจารณาว่าการที่มิได้ชำระค่าจ้างนั้นเป็นความตั้งใจของชาร์เตอร์เรอร์หรือเกิดจากความผิดพลาดบางประการ เช่น ความผิดพลาดของธนาคารที่เป็นตัวแทนของตนในการชำระค่าจ้างหรือไม่ ทั้งนี้ เนื่องจากความเสียหายฐานผิดสัญญานั้น กฎหมายได้กำหนดขอบเขตของค่าเสียหายไว้แล้วตามมาตรา 222 ศาลจึงไม่มีดุลยพินิจในการกำหนดค่าเสียหายโดยวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งคดีเป็นสำคัญดังเช่นกรณีละเมิด ดังนั้น การที่จำเลยกระทำผิดสัญญาหรือไม่ชำระหนี้โดยเจตนาชั่วร้ายหรือโดยความสุจริต วิธีการกำหนดค่าเสียหายก็เหมือนกันทั้งสิ้น ผิดกับค่าเสียหายที่เกิดจากละเมิดที่ศาลอาจพิจารณากำหนดค่าเสียหายสูงขึ้นได้ ซึ่งจะไม่เกิดความเป็นธรรมอย่างแท้จริงแก่ชาร์เตอร์เรอร์ในการที่เจ้าของเรือจะใช้สิทธิเรียกเรือคืนและเรียกค่าเสียหายได้เสมอไม่ว่าการมิได้ชำระค่าจ้างนั้นจะเกิดโดยเหตุใดก็ตาม

ประเด็นที่ห้า ตาม NYPE 93 นั้นเจ้าของเรือมีหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ที่สำคัญคือในเรื่องความรับผิดชอบในสินค้าโดยผลของข้อ 31. Protective Clauses (a) CLAUSE PARAMOUNT ที่กำหนดให้ข้อสัญญาต้องอยู่ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (Carriage of Goods by Sea Act of the United States) Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules หรือรัฐบัญญัติอื่นในทำนองเดียวกัน ซึ่งเป็นกรณีนี้ที่

คู่สัญญาเลือกที่จะให้มีการบังคับตามกฎหมายต่างประเทศตามมาตรา 13 วรรค 1 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 จึงยอมให้บังคับได้ ส่วนอีกกรณีหนึ่งคือในข้อสัญญาเรื่องการขยายระยะเวลาเกี่ยวกับสิทธิในการเลิกสัญญาตามข้อ 16. ที่กำหนดว่าเจ้าของเรือต้องใช้ความเพียรพยายามจึงจะสามารถขอขยายระยะเวลาในการส่งมอบเรือได้

โดยจากการศึกษาพบว่าความหมายที่ครอบคลุมของการใช้ความเพียรพยายามของเจ้าของเรือโดยทั่วไปตามแนวคำวินิจฉัยของศาลในประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา นั้นหมายถึงการที่จะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร และใช้ฝีมืออย่างบุคคลที่มีความชำนาญและมีความสามารถ โดยในเรื่องความรับผิดในสินค้านั้นมีที่มาจากกรณีที่สภาองเกรสของสหรัฐอเมริกาต้องการยกเว้นหลักความรับผิดเด็ดขาดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์เพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศอังกฤษที่ให้ผู้ขนส่งยกเว้นความรับผิดได้ โดยได้กำหนดระดับหน้าที่ของผู้ขนส่งให้ต้องใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาที่ชื่อว่า The Harter Act (1893) และซึ่งเป็นมาตรฐานหน้าที่เช่นเดียวกับใน Hague Rules (1924) โดยลักษณะของหน้าที่ก็คือ ถ้าผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังและความเพียรพยายามอย่างดีแล้วก็ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลัง

ดังนั้น หากพิจารณาประเภทหนี้ในทางตำราที่มีอธิบายว่าความรับผิดอันเนื่องมาจากมูลสัญญาในส่วนที่เป็นการบังคับให้กระทำการนั้นอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ 1) หนี้ที่จะต้องกระทำให้เกิดผลสำเร็จ และ 2) หนี้ที่ต้องกระทำโดยใช้ความระมัดระวังหรือความพยายาม หนี้หรือหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) จึงจัดได้ว่าเป็นหนี้ที่ต้องกระทำโดยใช้ความระมัดระวังหรือความพยายาม คือ เมื่อได้ใช้ความระมัดระวังและใช้ความสามารถดีแล้วย่อมถือว่าเป็นการชำระหนี้ถูกต้อง

ปัญหา คือ โดยที่เรื่องการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) นั้นมิได้มีอธิบายในหลักกฎหมายไทย ในการบังคับใช้หรือตีความข้อสัญญาให้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาจึงต้องอาศัยการเทียบเคียงจากระดับหน้าที่ในกฎหมายเรื่องฝากทรัพย์เนื่องจากมีระดับของการปฏิบัติหน้าที่หลายระดับด้วยกัน และจากการศึกษาลักษณะของหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายามของเจ้าของเรือก็เห็นว่าพอจะเทียบเคียงได้กับการใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้และสมควรจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีพอย่างนั้นตามมาตรา 659 วรรค 3 ซึ่งเป็นหน้าที่ในระดับที่สูงกว่าการใช้ความระมัดระวังของวิญญูชน แต่ไม่จำเป็นต้อง

ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุด คือ เจ้าของเรือเพียงต้องใช้ความระมัดระวังและฝีมือเช่นเดียวกับบุคคลทั่วไปที่มีความชำนาญในการใช้ฝีมืออย่างนั้น

ประการสุดท้าย คือ หากเปรียบเทียบกับระดับหน้าที่ของผู้ขนส่งตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้นพิจารณาได้ว่าแม้จะเป็นการปฏิบัติหน้าที่ในระดับผู้ที่มีความชำนาญอย่างผู้ประกอบการอาชีพเช่นเดียวกับหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือ แต่ถ้อยคำตามมาตรา 8 นั้นมีนัยว่าให้พิจารณาที่ผลของการกระทำของผู้ขนส่งในการจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลด้วยและมีความเคร่งครัดมากกว่าเนื่องจากมิได้มุ่งเน้นในเรื่องการใช้ความระมัดระวังและความเพียรพยายามตามสมควร แต่มีว่าผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบการอาชีพรับขนของทางทะเล

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากประเด็นปัญหาต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาในบทสรุปนั้น จะเห็นว่าสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลายังมีปัญหาในการบังคับใช้ภายใต้กฎหมายไทยว่าอาจจะเกิดผลทางกฎหมายที่ไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาอยู่หลายประการ ทั้งนี้ เนื่องจากแนวคิดและหลักกฎหมายทั่วไปในระบบกฎหมายไทยว่าด้วยเรื่องหนี้และสัญญายังมิได้รองรับการบังคับใช้ข้อสัญญาต่าง ๆ เหล่านี้เพียงพอ กับในบางประเด็นปัญหาอาจเนื่องมาจากความไม่แน่นอนว่าจะมีการตีความอย่างไร ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะเพื่อให้การบังคับใช้ข้อสัญญาเพื่อให้ผลทางกฎหมายตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญา 2 แนวทาง ดังนี้

1. การปรับแนวคิดในการบังคับใช้หรือตีความข้อสัญญาให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายต่างประเทศซึ่งมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่คู่สัญญา และในกรณีที่อาจถือได้ว่าเป็นประเพณีปฏิบัติของคู่สัญญาก็ให้ตีความข้อสัญญาตามปกติประเพณีตามมาตรา 368 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะสามารถแก้ไขได้เฉพาะบางประเด็นปัญหา ดังนี้

- 1.1 ในการบังคับใช้ข้อสัญญาที่กำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือในการส่งมอบเรือที่มีความเหมาะสมในการเดินทะเลและความเหมาะสมสำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าตามปกติทุกประการ ตามข้อ 2. ของ NYPE 93 นั้น เนื่องจากข้อสัญญามีได้มีกำหนดชัดแจ้งว่าความชำรุดบกพร่องลักษณะใดบ้างที่ชาร์เตอร์เรอร์สามารถใช้สิทธิยกเลิกสัญญาโดยอาศัยข้อ

สัญญา cancelling clause ตามข้อ 16. ได้ ดังนั้น ในการพิจารณาว่าชาร์เตอร์เลอร์จะมีสิทธิยกเลิกสัญญาหรือไม่นั้น ควรจะตีความข้อสัญญาโดยอาศัยหลักกฎหมายในเรื่องการตีความข้อสัญญาตามปกติประเพณีตามมาตรา 368 กล่าวคือ ในกรณีที่เกิดความบกพร่องเล็กน้อย ซึ่งมีได้กระทบต่อความปลอดภัยของเรือหรือสินค้าหรือการใช้สอยเรืออย่างแท้จริง และมีได้เป็นความบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญตามความเข้าใจในทางธุรกิจนั้นจะไม่ได้ถือว่าเรือไม่มีความเหมาะสม (unfit) ชาร์เตอร์เลอร์จึงจะไม่สามารถใช้สิทธิยกเลิกสัญญาตาม Cancelling Clause ได้

1.2 การส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลา (underlap) ในระหว่างระยะเวลาชาร์เตอร์เรือที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระค่าจ้างงวดสุดท้ายหรือก่อนงวดสุดท้ายตามข้อ 11. (C) ที่แม้จะเป็นการผิดสัญญา ซึ่งตามหลักทั่วไป เจ้าหนี้ คือ เจ้าของเรือจะมีสิทธิเลือกให้มีการเลิกสัญญาหรือจะบังคับให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปก็ได้ แต่เนื่องจากการเลือกให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปนั้นจะก่อให้เกิดภาระแก่คู่สัญญามากโดยเฉพาะชาร์เตอร์เลอร์ที่ต้องชำระค่าจ้างจนครบกำหนดเวลาโดยที่อาจมิได้ใช้ประโยชน์จากเรืออย่างแท้จริง จึงควรสร้างแนวคิดอันเป็นข้อยกเว้นของหลักทั่วไปนี้ว่าหากเจ้าของเรือไม่มีประโยชน์โดยชอบในการเลือกที่จะให้มีการปฏิบัติตามสัญญาต่อไปมากกว่าการเรียกเอาค่าเสียหาย เจ้าของเรือก็ไม่พึงเห็นยวรั้งสัญญามีให้เลิกกันและก่อให้เกิดภาระแก่ชาร์เตอร์เลอร์โดยไม่มีเหตุอันควร เจ้าของเรือจึงจะไม่สามารถปฏิเสธการรับมอบเรือคืนได้ ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงความสุจริตของชาร์เตอร์เลอร์เป็นพื้นฐาน นอกจากนี้ ควรตีความว่าเจ้าของเรือมีหน้าที่ในการบรรเทาความเสียหายตามมาตรา 223 วรรค 2 ด้วย กล่าวคือ เมื่อรับมอบเรือคืนแล้ว เจ้าของเรือมีรายได้ที่ได้รับจากการบรรเทาความเสียหายอย่างใด เช่น รายได้จาก การเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่นก็จะต้องนำมาหักออกจากค่าเสียหายทั้งหมดที่พึงได้รับด้วย

1.3 ในการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลา (overlap) นั้น อาจถือได้ว่าหลักเกณฑ์เรื่อง “คำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบ” (legitimate last voyage order) เป็นประเพณีปฏิบัติที่ชาร์เตอร์เลอร์จะสามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในกำหนดเวลาพอสมควร (reasonable time) ในกรณีที่มิได้มีกำหนดเวลาส่งมอบเรือคืนที่ชัดเจน ดังนั้น ในกรณีที่คู่สัญญาไม่ได้กำหนดระยะเวลาขั้นสูงสุดเอาไว้โดยชัดเจนก็ต้องถือว่าคู่สัญญาได้ตกลงให้ส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาได้ภายในระยะเวลาพอสมควรอันเป็นการขยายระยะเวลาโดยปริยาย (implied margin) โดยอาศัยการตีความสัญญาตามปกติประเพณีตามมาตรา 368 เจ้าของเรือจะต้องให้มีการออกเดินเรือตามคำสั่งของชาร์เตอร์เลอร์จนกว่าการเดินทางเที่ยวสุดท้ายจะเสร็จสมบูรณ์

1.4 การบังคับใช้ข้อสัญญาในเรื่องการเรียกเรือคืนตามข้อ 11. (a) ของ NYPE 93 นั้น เนื่องจากการใช้สิทธิของเจ้าของเรือและผลของการเรียกเรือคืนมีข้อแตกต่างจากการใช้สิทธิและผลในเรื่องการเลิกสัญญาดังที่ได้กล่าวแล้ว จึงต้องพิจารณาว่าข้อสัญญาในการเรียกเรือคืนเป็นข้อสัญญาอย่างหนึ่งที่คู่สัญญาตกลงกันตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญาซึ่งต้องแยกพิจารณาจากการเลิกสัญญา

1.5 การบังคับใช้และตีความข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ในการใช้ความเพียรพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือให้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญานั้น เนื่องจากมิได้มีแนวคิดดังกล่าวภายใต้กฎหมายไทยโดยตรงจึงสมควรเทียบเคียงกับการใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้และสมควรจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีพอย่างนั้น ตามมาตรา 659 วรรค 3 เพราะจากการศึกษาวิเคราะห์พบว่ามีแนวโน้มใกล้เคียงมากที่สุด โดยการชำระหนี้จะถูกต้องหรือไม่นั้นต้องพิจารณาการปฏิบัติหน้าที่ในขณะกระทำเป็นสำคัญ มิใช่ผลแห่งการกระทำ เนื่องจากเป็นหนี้ประเภทที่ต้องกระทำโดยใช้ความระมัดระวังหรือความพยายาม

2. การบัญญัติกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชำระเรือแบบมีกำหนดเวลา โดยพิจารณาแนวทางจากประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ (The Norwegian Maritime Code 1994)

เนื่องจากแนวทางการแก้ไขในประการแรกนั้นจะไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ในบางประการ ดังนี้

1) การพิจารณาให้สิทธิชำระเรือเลิกสัญญาได้ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถจัดทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลได้ภายหลังส่งมอบเรือหากความชำรุดบกพร่องร้ายแรงอันกระทบต่อวัตถุประสงค์แห่งสัญญาในสาระสำคัญโดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าความชำรุดบกพร่องเกิดจากความผิดอันโทษเจ้าของเรือได้หรือไม่ซึ่งต้องอาศัยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เนื่องจากในการที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะเลิกสัญญาได้นั้นจะต้องมีสิทธิตามข้อสัญญาหรือโดยกฎหมายให้สิทธิไว้ตาม มาตรา 386 เมื่อตาม NYPE 93 มิได้มีข้อสัญญาให้สิทธิชำระเรือเลิกสัญญาได้ ส่วนตามหลักกฎหมายไทยก็มิได้มีบทบัญญัติที่ให้พิจารณาเหตุแห่งการเลิกสัญญาได้ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญานี้ได้โดยสมบูรณ์ เนื่องจากแม้การปรับใช้มาตรา 389 จะสามารถพิจารณาตามความร้ายแรงของความชำรุดบกพร่องได้ แต่ก็ยังไม่เพียงพอเนื่องจากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวให้พิจารณาเหตุของการพ้นวิสัยด้วยว่าเกิดจากเหตุอันโทษลูกหนี้คือเจ้าของเรือได้หรือไม่ ซึ่งต่างกับSection 384 ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศนอร์เวย์ที่มีได้กำหนดว่าความบกพร่องจะเกิดโดย

เหตุใด และโดยที่ประเทศไทยใช้ระบบชิวิลลอว์ จึงมีความยากลำบากในการที่ศาลจะสร้างหลักกฎหมายขึ้นเอง

2) เรื่องค่าจ้างในอัตราตลาดที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดระยะเวลาพอสมควร หลังครบกำหนดเวลาตามสัญญาจนกว่าจะส่งมอบเรือคืน (กรณีการขยายระยะเวลาโดยปริยาย) แม้จะถือได้ว่าชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิอันเป็นปกติประเพณีในการส่งมอบเรือคืนภายในระยะเวลาพอสมควรหลังครบกำหนดเวลา แต่ในการเรียกค่าเสียหายที่เป็นส่วนต่างของอัตราค่าจ้างในตลาดและอัตราค่าจ้างในสัญญานั้นยังไม่ชัดเจนถึงขนาดที่จะถือเป็นปกติประเพณีได้ เนื่องจากตามหลักกฎหมายอังกฤษนั้น ได้มีความเห็นทางกฎหมายของผู้พิพากษาบางท่านว่าเมื่อคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายของชาร์เตอร์เรอร์ชอบแล้ว คือ คาดว่าจะสามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในระยะเวลาพอสมควร แม้ว่าในภายหลังจะไม่สามารถส่งมอบเรือคืนได้ภายในระยะเวลาอันสมควร ชาร์เตอร์เรอร์ก็ต้องรับผิดชอบเพียงแค่อัตราตามสัญญาจนกว่าจะส่งมอบเรือคืน จึงแสดงให้เห็นว่าการปฏิบัติในเรื่องนี้ยังไม่สอดคล้องต้องกันเพียงพอที่จะถือเป็นปกติประเพณีว่าเจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายในอัตราตลาดตั้งแต่วันที่พ้นระยะเวลาพอสมควรภายหลังครบกำหนดเวลาดังกล่าว*

3) เมื่อชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา ในการที่จะให้เกิดความชัดเจนในประการต่าง ๆ คือ การชำระดอกเบี้ยในค่าจ้างที่ค้างชำระ การใช้สิทธิของเจ้าของเรือในค่าระวางบรรทุกช่วงและค่าจ้างช่วงตามข้อ 23. (Liens) ของ NYPE 93 ที่ต้องปรับใช้กับบทบัญญัติในเรื่องการโอนสิทธิเรียกร้องภายใต้กฎหมายไทยเพื่อให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติทั่วไปและหลักกฎหมายต่างประเทศ รวมถึงการเรียกค่าเสียหายหากอัตราค่าจ้างในราคาตลาดลดลงในเวลาที่เราเรียกเรือคืน

* ผู้เขียนเห็นว่าแม้การมีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบจะเป็นสิทธิของชาร์เตอร์เรอร์ที่เจ้าของเรือจะต้องปฏิบัติให้มีการเดินเรือจนสิ้นสุดการเดินทางโดยสมบูรณ์ แต่ในตลาดการชาร์เตอร์เรอร์นั้น อัตราค่าระวางเรือหรือค่าจ้างมีความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาและเจ้าของเรือย่อมที่จะพยายามทำกำไรจากอัตราเหล่านี้ ดังนั้น แม้ว่าชาร์เตอร์เรอร์จะมีคำสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้ายโดยชอบแล้วแต่หากเกิดความเสียหายใด ๆ แก่เจ้าของเรือในภายหลังโดยที่มิใช่ความผิดของเจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ก็ควรที่จะชดใช้เยียวยาให้ใกล้เคียงกับความเสียหายจริงมากที่สุด นั่นคือ การชำระค่าจ้างในอัตราตลาดตั้งแต่วันที่พ้นระยะเวลาที่ขยายโดยชัดแจ้ง (expressed margin) หรือระยะเวลาที่ขยายโดยปริยาย (implied margin) อันเป็นระยะเวลาพอสมควร (reasonable time)

ที่ควรจะให้มีข้อยกเว้นกรณีที่มีการมิได้ชำระค่าจ้างนั้นเกิดจากความผิดพลาดในการสื่อสาร การโอนเงินหรือโดยประการอื่นในทำนองเดียวกัน แม้จะเป็นความผิดพลาดของธนาคารที่เป็นตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ที่ชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 220 ทั้งนี้ เพื่อมิให้เกิดผลกระทบอย่างมากแก่ชาร์เตอร์เรอร์ที่สุจริต โดยมีได้มีเจตนาที่จะไม่ชำระค่าจ้างนั้น ในการแก้ปัญหาต่าง ๆ ดังที่ว่ามานี้ จะกระทำได้ก็แต่เพียงการบัญญัติกฎหมายเพื่อให้เกิดความชัดเจนและความเข้าใจตรงกัน

ความจำเป็นที่ต้องมีการบัญญัติกฎหมายนั้นมียุทธศาสตร์หนึ่งที่สำคัญ คือ การได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์กับสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาซึ่งอาจทำให้การบังคับใช้ข้อสัญญาที่มีผลทางกฎหมายแตกต่างออกไปแม้ว่าจะได้ใช้แนวทางแก้ไขในประการแรกแล้ว เช่น ในการตีความสัญญาตามปกติประเพณีตามมาตรา 368 นั้น แม้อาจจะบังคับใช้ในเรื่องการมีสิทธิส่งมอบเรือคืนภายในระยะเวลาพอสมควร แต่หากมีการบังคับใช้ควบคู่กับบทบัญญัติในลักษณะเช่าทรัพย์ ผลทางกฎหมายจะขัดกัน กล่าวคือ หากปรับใช้มาตรา 368 ผลทางกฎหมายจะเป็นไปตามปกติประเพณี คือ สัญญาสิ้นสุดเมื่อการเดินเรือเที่ยวสุดท้ายสมบูรณ์ โดยไม่ต้องมีการเลิกสัญญา ซึ่งย่อมจะขัดกับการปรับใช้กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์ที่จะทำให้เกิดสัญญาเช่าไม่มีกำหนดเวลาตามมาตรา 570 และจะต้องบอกเลิกสัญญาตามมาตรา 566 นอกจากนี้ การอาศัยการตีความข้อสัญญาตามมาตรา 368 ย่อมไม่ก่อให้เกิดความมั่นใจแก่คู่สัญญาเพียงพอ และคู่สัญญาฝ่ายที่กล่าวอ้างอาจต้องนำสืบให้ศาลเห็นว่าประเพณีปฏิบัติเช่นนั้นจริง มิฉะนั้น ก็อาจจะไม่สามารถบังคับได้ตามเจตนารมณ์ของสัญญา

เพราะฉะนั้น ผู้เขียนเห็นว่าเพื่อให้การบังคับใช้ข้อสัญญาในประเด็นปัญหาต่าง ๆ ตรงตามเจตนารมณ์ของสัญญาได้โดยเกิดผลสำเร็จและมีความชัดเจนเพื่อให้คู่สัญญาทราบถึงสิทธิหน้าที่ของตน จึงควรมีการบัญญัติกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษร โดยออกพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือโดยเฉพาะ ซึ่งรวมถึงการชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาด้วย โดยหากพิจารณาบทบัญญัติต่าง ๆ ตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวิตเซอร์แลนด์แล้วจะเห็นว่าหลักกฎหมายที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดเวลาหลายประการ ยกเว้นในกรณีที่เป็นหลักกฎหมายคอมมอนลอว์โดยเฉพาะ เช่น ในเรื่องหน้าที่ในการใช้ความพยายาม (due diligence) ของเจ้าของเรือ และแนวคิดที่ว่าเจ้าของเรือจะต้องรับมอบเรือคืนหากชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลาซึ่งไม่มีปรากฏในประมวลกฎหมายดังกล่าว*

* โดยผู้เขียนเองก็เห็นว่าแม้ควรมีแนวคิดดังกล่าวในกฎหมายไทยแต่ก็ต้องพิจารณาอย่างระมัดระวัง เพราะถือเป็นข้อยกเว้นของหลักทั่วไปจึงจะใช้ได้เฉพาะในบางกรณี ดังนั้น ควรให้

ทั้งนี้ หากพิจารณาเฉพาะประเด็นปัญหาที่อยู่ภายในขอบเขตของการวิจัย ตัวอย่างบทบัญญัติต่าง ๆ ที่มีต้นแบบจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์ซึ่งอาจนำมาพิจารณานำบัญญัติเป็นกฎหมายเพื่อการบังคับใช้ในประเทศไทยตามความเหมาะสมได้ มีดังนี้

2.1 หลักกฎหมายเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องที่ปรากฏในขณะส่งมอบเรือ (Section 376 Defects in the ship)

ในเวลาส่งมอบเรือ ถ้าพบว่าเรือหรืออุปกรณ์เรือชำรุดบกพร่อง ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิหักค่าจ้างได้ หรือหากความชำรุดบกพร่องนั้นเป็นการผิดสัญญาในสาระสำคัญ ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้ แต่ความนี้มิให้ใช้บังคับหากเจ้าของเรือสามารถแก้ไขความชำรุดบกพร่องนั้นได้โดยไม่ทำให้เกิดความล่าช้าอันเป็นเหตุให้ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิยกเลิกสัญญาได้ตามข้อสัญญาเกี่ยวกับสิทธิยกเลิกสัญญาเมื่อมิได้ส่งมอบเรือในกำหนดเวลา

2.2 หลักกฎหมายเกี่ยวกับความชำรุดบกพร่องที่ปรากฏภายหลังส่งมอบเรือ (Section 384 Delay and other Breach of the Contract on the Part of the Time Charter Carrier)

หากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย หรือไม่มีคุณสมบัติตามที่ระบุในสัญญา ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะเลิกสัญญาได้ ถ้าหากผลของการผิดสัญญานั้นกระทบต่อวัตถุประสงค์แห่งสัญญาในสาระสำคัญ โดยชาร์เตอร์เรอร์จะต้องแจ้งแก่เจ้าของเรือว่าจะเลิกสัญญาโดยไม่ชักช้า

2.3 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการส่งมอบเรือคืนหลังครบกำหนดเวลาและอัตราค่าจ้างที่ต้องชำระ (Section 389 Exceeding the Charter Period)

เว้นแต่เมื่อมีการตกลงช่วงเวลาในการส่งมอบเรือคืนเอาไว้โดยชัดแจ้ง เจ้าของเรือจะต้องเริ่มต้นการเดินทางที่เกี่ยวต่อไปแม้จะเกินระยะเวลาที่ตกลง

อยู่ในดุลยพินิจของผู้วิจัยคดีและไม่สมควรบัญญัติหลักกฎหมายให้สิทธิแก่ชาร์เตอร์เรอร์โดยเฉพาะเจาะจง

กันในการส่งมอบเรือคืน แต่ความนี้มิให้ใช้บังคับถ้าเวลาที่เกินกำหนดนั้นจะล่วงเลยเกินสมควร

ในเวลาส่วนเกินซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ได้รับอนุญาตตามวรรคแรกนั้น ชาร์เตอร์เรอร์พึงจ่ายค่าจ้างในอัตราตามสัญญา แต่ในส่วนของเวลาที่ล่วงเลยจากระยะเวลาดังกล่าวออกไป ชาร์เตอร์เรอร์พึงจ่ายค่าจ้างในอัตราตลาด แต่ไม่น้อยกว่าอัตราที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมถึงค่าเสียหายตามหลักเกณฑ์ปกติของสัญญาสำหรับความเสียหายอื่นใดที่เกิดแก่เจ้าของเรืออันเนื่องมาจากการส่งมอบเรือคืนล่าช้า

2.4 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการชำระดอกเบี้ยในค่าจ้างที่ค้างชำระ (Section 391 Delayed Payment of Time Charter Hire วรรค 1)

ถ้ามิได้มีการชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา ชาร์เตอร์เรอร์พึงจ่ายดอกเบี้ยนับแต่เวลาที่ผิดนัดพร้อมกับการชำระค่าจ้างในงวดถัดไป

2.5 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการโอนสิทธิเรียกร้องในค่าระวางที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิได้รับตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วง (Section 391 Delayed Payment of Time Charter Hire วรรค 4)

ถ้าชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์โอนสิทธิเรียกร้องในค่าระวางใด ๆ ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงให้แก่ตนได้

2.6 หลักกฎหมายเกี่ยวกับการเรียกค่าเสียหายหากชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา (Section 391 Delayed Payment of Time Charter Hire วรรค 3)

ถ้าชาร์เตอร์เรอร์มิได้ชำระค่าจ้างตามกำหนดเวลา เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเอาค่าเสียหายได้ เว้นแต่ชาร์เตอร์เรอร์แสดงได้ว่าความล่าช้าในการชำระเงินนั้นเนื่องมาจากความขัดข้องในการสื่อสารหรือการโอนเงิน หรือเหตุขัดขวางอื่น ๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของชาร์เตอร์เรอร์และซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถคาดเห็นได้ในเวลาที่ทำสัญญาหรือไม่ได้ถูกคาดหวังว่าจะต้องหลีกเลี่ยงหรือป้องกันผลนั้น

นอกจากหลักกฎหมายต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว หลักกฎหมายในประเด็นอื่น ๆ ก็มีความจำเป็นในการวินิจฉัยสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญาให้เกิดความเป็นธรรมเช่นกัน เนื่องจากการเข้าทำสัญญาเช่ารถเรือแบบมีกำหนดเวลานั้นคู่สัญญาอาจมิได้ใช้แบบมาตรฐานตาม NYPE 93 จึงอาจมีบางประเด็นที่คู่สัญญาไม่ได้ตกลงกันโดยชัดแจ้งและก่อให้เกิดข้อพิพาท เช่น เรื่องการจ่ายค่าจ้างชั่วคราว (off-hire) ซึ่งเป็นสาระสำคัญของประการหนึ่งของสัญญาเช่ารถเรือแบบมีกำหนดเวลา แต่จะเกิดปัญหาเนื่องจากไม่มีบทบัญญัติภายใต้กฎหมายไทยให้สิทธิเช่ารถเรือหรือรถเรือในการจ่ายค่าจ้างชั่วคราวโดยชัดแจ้ง ซึ่งในกรณีเช่นนี้ หากบังคับใช้ตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศนอร์เวย์จะมีบทบัญญัติใน Section 392 ซึ่งกำหนดให้เช่ารถเรือไม่ต้องชำระค่าจ้างสำหรับเวลาที่สูญเสียไปในช่วงที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage) การบำรุงรักษาเรือ หรือการซ่อมแซมเรืออันเนื่องมาจากเหตุที่เช่ารถเรือไม่ต้องรับผิดชอบหรือเหตุอื่นใดที่อยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ จึงสามารถอุดช่องว่างในกรณีดังกล่าวได้ ดังนั้น การบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการเช่ารถเรือแบบมีกำหนดเวลาจึงควรมีสาระครบถ้วนเพื่อรองรับปัญหาข้อพิพาทต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

ประการสุดท้ายนี้ ผู้เขียนเห็นว่าประโยชน์แห่งการที่ประเทศไทยจะได้มีบทบัญญัติกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษรว่าด้วยการเช่ารถเรือแบบมีกำหนดเวลาโดยเฉพาะนั้น นอกจากจะทำให้การบังคับใช้ข้อสัญญาต่าง ๆ ตรงตามเจตนารมณ์ของคู่สัญญาอันก่อให้เกิดความเป็นธรรมและความเชื่อมั่นแก่คู่สัญญาแล้วก็ย่อมจะเป็นการส่งเสริมธุรกิจพาณิชย์ของประเทศไทย เพื่อให้เกิดความเจริญก้าวหน้าด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลต่อไป

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กมลชนก สุทธิวาหนฤพุฒิ. ธุรกิจพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

โกศล ฉันทิกุล. กฎหมายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553.

จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและสัญญา. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้. พิมพ์ครั้งที่ 18. กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.

จิตติ ติงศภัทย์. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 มาตรา 354 ถึงมาตรา 452. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เรือนแก้วการพิมพ์, 2526.

จตุพล หวังสุวัฒน์. ผลของการเลิกสัญญาต่างตอบแทน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540.

ชยันติ ไกรกาญจน์. กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี. กรุงเทพฯ: สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.

ปัทมาวดี บุญญเษาศ. การเลิกสัญญา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

ประมวล จันทร์ชิวะ. การประกันภัยทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2. ชลบุรี: โครงการตำราวิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์, 2548.

ไผทชิต เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2547.

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2550.

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ. พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551.

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบาย พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538.

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบาย ยืม ฝากทรัพย์. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552.

พิชัยศักดิ์ หรยางกูร. เอกสารประกอบคำบรรยายวิชากฎหมายแพ่งและพาณิชย์เปรียบเทียบ 1 ชุดที่ 4 กฎหมายโรมันว่าด้วยสัญญา. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.

พินัย ณ นคร. หลักกฎหมายสัญญาของประเทศอังกฤษ. กรุงเทพฯ: เพรสมีเดีย, 2542.

พรรณิกา บุรพาชีพ. คำเสียหายอันเกิดแต่การไม่ชำระหนี้. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2522.

ไพโรจน์ วายูภาพ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2551.

มานิช สุทธิวาหนฤพุดิ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยยืม ฝากทรัพย์ เก็บของในคลังสินค้า ประนีประนอมยอมความ การพินันและชั้นต่อ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2518.

ไมตรี ดันติวุฒานนท์. สัญญาเช่าเหมาเรือ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538.

“รายงานประชุมกรรมการร่างกฎหมาย วันที่ 20 สิงหาคม พระพุทธศักราช 2467.” กรุงเทพฯ: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ. (ไมโครฟิล์ม).

- วรวจณ์ สุพรรณกุล. กฎหมายทะเลว่าด้วยเช่าเรือ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519.
- ศันท์กรณ โสติพิพันธุ์. คำอธิบายกฎหมายเช่าทรัพย์-เช่าซื้อ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ วิญญูชน, 2551.
- ศันท์กรณ โสติพิพันธุ์. คำอธิบายนิติกรรม-สัญญา. พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ วิญญูชน, 2552.
- ศุภรพิชญ์ สุขประเสริฐ. ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องในเรื่องของสินค้าที่บรรทุกมากับเรือ ภายใต้ ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- สมพร ไพสิน. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับเฮกรูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ และ แลมเบอร์กรูลส์. วารสารการพาณิชย์นาวี 11 (1 มกราคม 2535): 13-24.
- สุทธิศักดิ์ เทพปัญญา. ปัญหาเกี่ยวกับ CHARTER PARTY ตามกฎหมายไทย. (วิทยานิพนธ์ ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.
- สุรพัศ เพ็ชรคง. การชาร์เตอร์เรือ : วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย. วิทยานิพนธ์ ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.
- เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. กฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะสัญญาและละเมิด. พระนคร: มหาวิทยาลัย ธรรมศาสตร์และการเมือง, 2479.
- เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์อักษรสาสน์, 2538.
- เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์, 2505.
- โสภณ รัตนากร. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2551.

English

A.A. Mocatta, M.J. Mustill, and S.C. Boyd. Scrutton on Charterparties and Bill of Lading. 19th ed. London: Sweet & Maxwell, 1984.

Bimco. The New York Produce Exchange Time Charter 1993 [online]. Available from: [https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Documents/Document_samples/Time Charter_Parties/NYPE93.aspx](https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Documents/Document_samples/Time_Charter_Parties/NYPE93.aspx) (August 2009)

C.W. O'Hare, "Allocating shipment risks and the UNCITRAL Convention," Monash University Law Review 4 (December 1977): 128.

E.R. Hardy Ivamy. Case Book on Carriage by Sea. 5th ed. London: Lloyd's of London Press, 1982.

E.R. Hardy Ivamy. Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea. 13th ed. London: Butterworth, 1989.

Ewan Mckendrick. Contract Law. 8th ed. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2009.

Gard News Editor. English law-Due diligence to maintain a vessel's condition [online]. Available from: <http://www.gard.no/gard/Publication/GardNews> (October 2009)

Harvey Williams. Chartering Documents. 3rd ed. London: Lloyd's of London Press, 1996.

Jawdat Khurshid. Ocean Marine Navigation Ltd. v Koch Carbon Inc [2003] APP.L.R. 07/31 [Online]. Available from: <http://www.nadr.co.uk/articles/published/ArbitrationLR/Ocean%20Navigation%20v%20Koch%202003.pdf> (June 2010)

Martin Dockray. Cases & Materials on the Carriage of Goods by Sea. 3rd ed. London: Cavendish Publishing, 2004.

Mayo Moran. Rethinking the Reasonable Person An Egalitarian Reconstruction of the Objective Standard. New York: Oxford University Press, 2003.

Michael Wilford. Terence Coghlin and John D. Kimball. Time Charters. 5th ed. London: Informa Professional, 2003.

Openjurist. 181 F. 2d 383 - Aaby v. States Marine Corporation [Online]. Available from: <http://openjurist.org/181/f2d/383/aaby-v-states-marine-corporation> (December 2009)

Phang Hsiao Chung. MP-Bilt Pte Ltd v Oey Widarto [1999] 3 SLR 592; [1999] SGHC 70 [Online]. Available from: <http://www.singaporelaw.sg/rss/judg/8730.html> (June 2010)

Raoul Colinvaux. Carver's Carriage by Sea Volume 1. 13th ed. London: Stevens & Sons, 1982.

Raoul Colinvaux. Carver's Carriage by Sea Volume 2. 13th ed. London: Stevens & Sons, 1982.

Richard Kidner. Casebook on Torts. 8th ed. New York: Oxford University Press, 2004.

Robert M. Hughes. Handbook of Admiralty Law. 2nd ed. Minnesota: West Publishing, 1920.

The Federal Reporter. Volume 320 cite/page 320 F.2d 628 [online]. Available from: http://bulk.resource.org/courts.gov/c/F2/320/320.F2d.628.363.28084_1.html (June 2010)

United Nations. Charter parties : A comparative analysis. Report on the second regional seminar on maritime legislation in Bangkok, 1990.

W.E. Astle. Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities. 3rd ed. London: H.F.& G.Witherby, 1976.

WebFinance. implied term [Online]. Available from: <http://www.businessdictionary.com/definition/implied-term.html> (August 2010)

William V. Packard. Timechartering. London: Fairplay Publication, 1983.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.

แบบมาตรฐานของนิวยอร์ก โปรดิวซ์ เอ็กซเชนจ์ ค.ศ. 1993

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Code Name: "NYPE 93"
Recommended by:
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
The Federation of National Associations of
Ship Brokers and Agents (FONASBA)



TIME CHARTER®
New York Produce Exchange Form
Issued by the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc.

November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946;
Revised June 12th, 1981; September 14th 1993.

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in	1
thisday of.....19.....	2
Between	3
.....	4
Owners of the Vessel described below, and	5
.....	6
.....	7
Charterers	8
Description of Vessel	9
Name Flag Built(year).....	10
Port and number of Registry	11
Classed.....in.....	12
Deadweight.....long*/metric* tons (cargo and bunkers, including freshwater and stores not exceeding long*/metric* tons) on a salt water draft of	13
on summer freeboard.	14
Capacity cubic feet grain.....cubic feet bale space.	15
Tonnage..... GT/GRT.	16
Speed about knots, fully laden, in good weather conditions up to and including maximum	17
Force on the Beaufort wind scale, on a consumption of about long*/metric*	18
tons of.....	19
.....	20
* Delete as appropriate.	21
For further description see Appendix "A" (if applicable)	22
1. Duration	23
The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a period	24
of.....	25
.....	26
.....	27
.....within below mentioned trading limits.	28

2. Delivery 29

The Vessel shall be placed at the disposal of the Charterers at 30
..... 31
..... 32
..... The Vessel on her delivery 33
shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted 34
for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo-handling gear 35
simultaneously. 36

The Owners shall give the Charterers not less thandays notice of expected date of 37
delivery. 38

3. On-Off Hire Survey 39

Prior to delivery and redelivery the parties shall, unless otherwise agreed, each appoint surveyors, for their 40
respective accounts, who shall not later than at first loading port/last discharging port respectively, conduct 41
joint on-hire/off-hire surveys, for the purpose of ascertaining quantity of bunkers on board and the condition 42
of the Vessel. A single report shall be prepared on each occasion and signed by each surveyor, without 43
prejudice to his right to file a separate report setting forth items upon which the surveyors cannot agree. 44
If either party fails to have a representative attend the survey and sign the joint survey report, such party 45
shall nevertheless be bound for all purposes by the findings in any report prepared by the other party. 46
On-hire survey shall be on Charterers' time and off-hire survey on Owners' time. 47

4. Dangerous Cargo/Cargo Exclusions 48

(a) The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise excluding any goods of a dangerous, 49
injurious, flammable or corrosive nature unless carried in accordance with the requirements or 50
recommendations of the competent authorities of the country of the Vessel's registry and of ports of 51
shipment and discharge and of any intermediate countries or ports through whose waters the Vessel must 52
pass. Without prejudice to the generality of the foregoing, in addition the following are specifically 53
excluded: livestock of any description, arms, ammunition, explosives, nuclear and radioactive materials, 54
..... 55
..... 56
..... 57
..... 58
..... 59
..... 60
..... 61
..... 62
..... 63
..... 64

(b) If IMO-classified cargo is agreed to be carried, the amount of such cargo shall be limited to 65
..... tons and the Charterers shall provide the Master with any evidence he may 66
reasonably require to show that the cargo is packaged, labelled, loaded and stowed in accordance with IMO 67
regulations, failing which the Master is entitled to refuse such cargo or, if already loaded, to unload it at 68
the Charterers' risk and expense. 69

5. <u>Trading Limits</u>	70
The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within.....	71
.....excluding	72
.....	73
.....	74
.....	75
.....as the Charterers shall direct.	76
6. <u>Owners to Provide</u>	77
The Owners shall provide and pay for the insurance of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew.	78
	79
	80
	81
	82
7. <u>Charterers to Provide</u>	83
The Charterers, while the Vessel is on hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory watchmen and cargo watchmen and compulsory garbage disposal), all communication expenses pertaining to the Charterers' business at cost, pilotages, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners. Fumigations ordered because of illness of the crew shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account. All other fumigations shall be for the Charterers' account after the Vessel has been on charter for a continuous period of six months or more.	84
	85
	86
	87
	88
	89
	90
	91
	92
	93
	94
The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage and fittings at their cost and in their time.	95
	96
	97
	98
8. <u>Performance of Voyages</u>	99
(a) The Master shall perform the voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.	100
	101
	102
	103
	104
	105
(b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments.	106
	107
	108

9. **Bunkers** 109

(a) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery, shall take over and pay for all fuel and diesel oil remaining on board the Vessel as hereunder. The Vessel shall be delivered with: long*/metric* tons of fuel oil at the price of per ton; tons of diesel oil at the price of per ton. The vessel shall be redelivered with: tons of fuel oil at the price of per ton; tons of diesel oil at the price of per ton.

* Same tons apply throughout this clause. 116

(b) The Charterers shall supply bunkers of a quality suitable for burning in the Vessel's engines and auxiliaries and which conform to the specification(s) as set out in Appendix A. 117 118

The Owners reserve their right to make a claim against the Charterers for any damage to the main engines or the auxiliaries caused by the use of unsuitable fuels or fuels not complying with the agreed specification(s). Additionally, if bunker fuels supplied do not conform with the mutually agreed specification(s) or otherwise prove unsuitable for burning in the Vessel's engines or auxiliaries, the Owners shall not be held responsible for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption, nor for any time lost and any other consequences. 119 120 121 122 123 124

10. **Rate of Hire/Redelivery Areas and Notices** 125

The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of \$..... U.S. currency, daily, or \$..... U.S. currency per ton on the Vessel's total deadweight carrying capacity, including bunkers and stores, on summer freeboard, per 30 days, commencing on and from the day of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a month; hire shall continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless Vessel lost) at..... unless otherwise mutually agreed.

The Charterers shall give the Owners not less than days notice of the Vessel's expected date and probable port of redelivery. 135 136

For the purpose of hire calculations, the times of delivery, redelivery or termination of charter shall be adjusted to GMT. 137 138

11. **Hire Payment** 139

(a) **Payment** 140

Payment of Hire shall be made so as to be received by the Owners or their designated payee in , viz..... in

..... currency, or in United States Currency, in funds available to the
 Owners on the due date, 15 days in advance, and for the last month or part of same the approximate
 amount of hire, and should same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day
 as it becomes due, if so required by the Owners. Failing the punctual and regular payment of the hire,
 or on any fundamental breach whatsoever of this Charter Party, the Owners shall be at liberty to
 withdraw the Vessel from the service of the Charterers without prejudice to any claims they (the Owners)
 may otherwise have on the Charterers.

At any time after the expiry of the grace period provided in Sub-clause 11 (b) hereunder and while the
 hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold
 the performance of any and all of their obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever
 for any consequences thereof, in respect of which the Charterers hereby indemnify the Owners, and hire
 shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the
 Charterers' account.

(b) Grace Period

Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors
 or omissions on the part of the Charterers or their bankers, the Charterers shall be given by the Owners
 clear banking days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the
 failure, and when so rectified within those days following the Owners' notice, the payment shall
 stand as regular and punctual.

Failure by the Charterers to pay the hire within days of their receiving the Owners' notice as
 provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11 (a) above.

(c) Last Hire Payment

Should the Vessel be on her voyage towards port of redelivery at the time the last and/or the penultimate
 payment of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the Owners and
 the Charterers may agree upon as being the estimated time necessary to complete the voyage, and taking
 into account bunkers actually on board, to be taken over by the Owners and estimated disbursements for
 the Owners' account before redelivery. Should same not cover the actual time, hire is to be paid for the
 balance, day by day, as it becomes due. When the Vessel has been redelivered, any difference is to be
 refunded by the Owners or paid by the Charterers, as the case may be.

(d) Cash Advances

Cash for the Vessel's ordinary disbursements at any port may be advanced by the Charterers, as required
 by the Owners, subject to 2% percent commission and such advances shall be deducted from the hire.
 The Charterers, however, shall in no way be responsible for the application of such advances.

12. Berths

The Vessel shall be loaded and discharged in any safe dock or at any safe berth or safe place that
 Charterers or their agents may direct, provided the Vessel can safely enter, lie and depart always afloat
 at any time of tide.

13. <u>Spaces Available</u>	183
(a) The whole reach of the Vessel's holds, decks, and other cargo spaces (not more than she can reasonably and safely stow and carry), also accommodations for supercargo, if carried, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for the Vessel's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions, stores and fuel.	184 185 186 187
(b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature caused to the Vessel as a result of the carriage of deck cargo and which would not have arisen had deck cargo not been loaded.	188 189 190
14. <u>Supercargo and Meals</u>	191
The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and same fare as provided for the Master's table, the Charterers paying at the rate of per day. The Owners shall victual pilots and customs officers, and also, when authorized by the Charterers or their agents, shall victual tally clerks, stevedore's foreman, etc., Charterers paying at the rate of per meal for all such victualling.	192 193 194 195 196 197
15. <u>Sailing Orders and Logs</u>	198
The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.	199 200 201 202 203 204
16. <u>Delivery/Cancelling</u>	205
If required by the Charterers, time shall not commence before and should the Vessel not be ready for delivery on or before.....but not later than.....hours, the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party.	206 207 208
<u>Extension of Cancelling</u>	209
If the Owners warrant that, despite the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date, and provided the Owners are able to state with reasonable certainty the date on which the Vessel will be ready, they may, at the earliest seven days before the Vessel is expected to sail for the port or place of delivery, require the Charterers to declare whether or not they will cancel the Charter Party. Should the Charterers elect not to cancel, or should they fail to reply within two days or by the cancelling date, whichever shall first occur, then the seventh day after the expected date of readiness for delivery as notified by the Owners shall replace the original cancelling date. Should the Vessel be further delayed, the Owners shall be entitled to require further declarations of the Charterers in accordance with this Clause.	210 211 212 213 214 215 216 217 218

17. <u>Off Hire</u>	219
In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or crew, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their servants, agents or subcontractors are responsible), or detention by average accidents to the Vessel or cargo unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in lines 257 to 258 hereunder, the hire is to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire.	220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236
18. <u>Sublet</u>	237
Unless otherwise agreed, the Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.	238 239 240
19. <u>Drydocking</u>	241
The Vessel was last drydocked	242
* (a) The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances.	243 244 245
* (b) Except in case of emergency no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.	246 247
* <i>Delete as appropriate</i>	248
20. <u>Total Loss</u>	249
Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.	250 251
21. <u>Exceptions</u>	252
The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers, and navigation, and errors of navigation throughout this Charter, always mutually excepted.	253 254 255

22. <u>Liberties</u>	256
The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and to be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.	257 258
23. <u>Liens</u>	259
The Owners shall have a lien upon all cargoes and all sub-freights and/or sub-hire for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.	260 261 262 263
The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessaries or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners or in the Owners' time.	264 265 266 267
24. <u>Salvage</u>	268
All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting Owners' and Charterers' expenses and crew's proportion.	269 270
25. <u>General Average</u>	271
General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof, in and settled in currency.	272 273 274
The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of the Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1974, as amended 1990, or any subsequent modification thereof and will include the "New Jason Clause" as per Clause 31.	275 276 277 278
Time charter hire shall not contribute to general average.	279
26. <u>Navigation</u>	280
Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.	281 282 283
27. <u>Cargo Claims</u>	284
Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement of February 1970, as amended May, 1984, or any subsequent modification or replacement thereof.	285 286 287

28. <u>Cargo Gear and Lights</u>	288
The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel which is as follows:.....	289
.....	290
.....	291
.....	292
providing gear (for all derricks or cranes) capable of lifting capacity as described. The Owners shall also	293
provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall	294
be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any gear on board the Vessel. If	295
required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the	296
Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or	297
insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off hire to the extent that	298
time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned	299
thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If	300
required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which	301
case the Vessel shall remain on hire.	302
29. <u>Crew Overtime</u>	303
In lieu of any overtime payments to officers and crew for work ordered by the Charterers or their agents,	304
the Charterers shall pay the Owners, concurrently with the hireper month	305
or pro rata.	306
30. <u>Bills of Lading</u>	307
(a) The Master shall sign the bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates	308
or tally clerk's receipts. However, the Charterers may sign bills of lading or waybills on behalf of the	309
Master, with the Owner's prior written authority, always in conformity with mates or tally clerk's receipts.	310
(b) All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall	311
indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency	312
between this Charter Party and any bills of lading or waybills signed by the Charterers or by the Master	313
at their request.	314
(c) Bills of lading covering deck cargo shall be clausued: "Shipped on deck at Charterers', Shippers' and	315
Receivers' risk, expense and responsibility, without liability on the part of the Vessel, or her Owners for	316
any loss, damage, expense or delay howsoever caused."	317
31. <u>Protective Clauses</u>	318
This Charter Party is subject to the following clauses all of which are also to be included in all bills of	319
lading or waybills issued hereunder:	320
(a) CLAUSE PARAMOUNT	321
"This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the	322
United States, the Hague Rules, or the Hague-Visby Rules, as applicable, or such other similar national	323
legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bills of lading, which shall	324
be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the	325

carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said applicable Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said applicable Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."

and

(b) BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE

"If the ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship, the owners of the goods carried hereunder will indemnify the carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said goods, paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of said goods and set off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect to a collision or contact."

and

(c) NEW JASON CLAUSE

"In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, shippers, consignees, or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salvaging ship is owned or operated by the carrier, salvage shall be paid for as fully as if salvaging ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, shippers, consignees or owners of the goods to the carrier before delivery."

and

(d) U.S. TRADE - DRUG CLAUSE

"In pursuance of the provisions of the U.S. Anti Drug Abuse Act 1986 or any re-enactment thereof, the Charterers warrant to exercise the highest degree of care and diligence in preventing unmanifested narcotic drugs and marijuana to be loaded or concealed on board the Vessel.

Non-compliance with the provisions of this clause shall amount to breach of warranty for consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners, the Master and the crew of the Vessel harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them individually or jointly. Furthermore, all time lost and all expenses incurred, including fines, as a result of the Charterers' breach of the provisions of this clause shall be for the Charterer's account and the Vessel shall remain on hire.

Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' non-compliance with the provisions of this clause, the Charterers shall at their expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their expense put up the bails to secure release of the Vessel.

The Owners shall remain responsible for all time lost and all expenses incurred, including fines, in the event that unmanifested narcotic drugs and marijuana are found in the possession or effects of the Vessel's personnel."

and

(e) WAR CLAUSES

"(i) No contraband of war shall be shipped. The Vessel shall not be required, without the consent of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection or piracy whether there be a declaration of war or not, where the Vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, seizure or arrest, or to a hostile act by a belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces).

(ii) If such consent is given by the Owners, the Charterers will pay the provable additional cost of insuring the Vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not exceeding a valuation of..... In addition, the Owners may purchase and the Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such as loss of hire, freight disbursements, total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a government program, the Vessel shall not be required to enter or remain at any such port or zone.

(iii) In the event of the existence of the conditions described in (i) subsequent to the date of this Charter, or while the Vessel is on hire under this Charter, the Charterers shall, in respect of voyages to any such port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connection with master, officers and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities.

(iv) Any war bonus to officers and crew due to the Vessel's trading or cargo carried shall be for the Charterers' account."

32. War Cancellation

In the event of the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any two or more of the following countries:.....

..... either the Owners or the Charterers may cancel this Charter Party. Whereupon, the Charterers shall redeliver the Vessel to the Owners in accordance with Clause 10; if she has cargo on board, after discharge thereof at destination, or, if debarred under this Clause from reaching or entering it, at a near open and safe port as directed by the Owners; or, if she has no cargo on board, at the port at which she then is; or, if at sea, at a near open and safe port as directed by the Owners. In all cases hire shall continue to be paid in accordance with Clause 11 and except as aforesaid all other provisions of this Charter Party shall apply until redelivery.

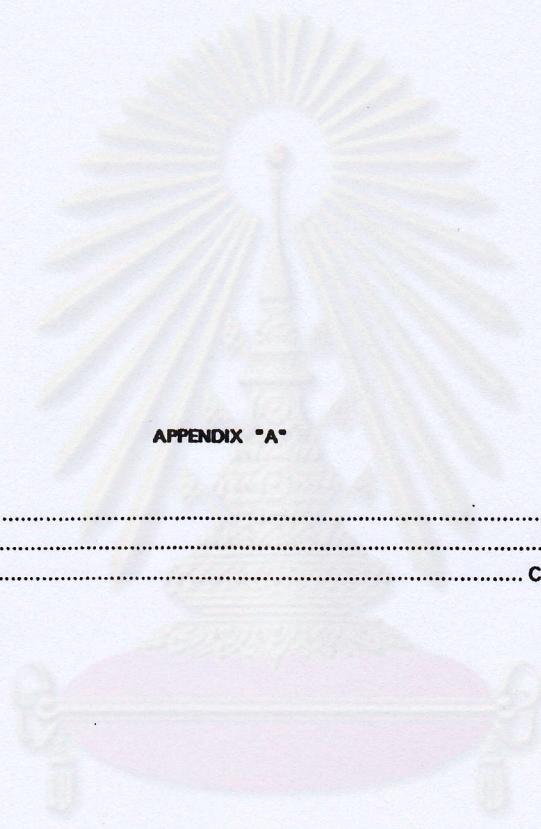
33. <u>Ice</u>	403
The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging. Subject to the Owners' prior approval the Vessel is to follow ice-breakers when reasonably required with regard to her size, construction and ice class.	404 405 406 407 408 409
34. <u>Requisition</u>	410
Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel's flag during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by the Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.	411 412 413 414 415
If the period of requisition exceeds months, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim may be made by either party.	416 417
35. <u>Stevedore Damage</u>	418
Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing as soon as practical but not later than 48 hours after any damage is discovered. Such notice to specify the damage in detail and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.	419 420 421 422 423
(a) In case of any and all damage(s) affecting the Vessel's seaworthiness and/or the safety of the crew and/or affecting the trading capabilities of the Vessel, the Charterers shall immediately arrange for repairs of such damage(s) at their expense and the Vessel is to remain on hire until such repairs are completed and if required passed by the Vessel's classification society.	424 425 426 427
(b) Any and all damage(s) not described under point (a) above shall be repaired at the Charterers' option, before or after redelivery concurrently with the Owners' work. In such case no hire and/or expenses will be paid to the Owners except and insofar as the time and/or the expenses required for the repairs for which the Charterers are responsible, exceed the time and/or expenses necessary to carry out the Owners' work.	428 429 430 431 432
36. <u>Cleaning of Holds</u>	433
The Charterers shall provide and pay extra for sweeping and/or washing and/or cleaning of holds between voyages and/or between cargoes provided such work can be undertaken by the crew and is permitted by local regulations, at the rate of..... per hold.	434 435 436
In connection with any such operation, the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed by the port or any other authority. The Charterers shall have the option to re-deliver the Vessel with unclean/unswept holds against a lumpsum payment of.....in lieu of cleaning.	437 438 439

37. <u>Taxes</u>	440
Charterers to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners).	441 442 443 444
38. <u>Charterers' Colors</u>	445
The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.	446 447 448 449
39. <u>Laid Up Returns</u>	450
The Charterers shall have the benefit of any return insurance premium receivable by the Owners from their underwriters as and when received from underwriters by reason of the Vessel being in port for a minimum period of 30 days if on full hire for this period or pro rata for the time actually on hire.	451 452 453
40. <u>Documentation</u>	454
The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel that may be required to permit the Vessel to trade within the agreed trade limits, including, but not limited to certificates of financial responsibility for oil pollution, provided such oil pollution certificates are obtainable from the Owners' P & I club, valid international tonnage certificate, Suez and Panama tonnage certificates, valid certificate of registry and certificates relating to the strength and/or serviceability of the Vessel's gear.	455 456 457 458 459
41. <u>Stowaways</u>	460
(a) (i) The Charterers warrant to exercise due care and diligence in preventing stowaways in gaining access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers.	461 462 463
(ii) If, despite the exercise of due care and diligence by the Charterers, stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, this shall amount to breach of charter for the consequences of which the Charterers shall be liable and shall hold the Owners harmless and shall keep them indemnified against all claims whatsoever which may arise and be made against them. Furthermore, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire.	464 465 466 467 468 469 470
(iii) Should the Vessel be arrested as a result of the Charterers' breach of charter according to sub-clause (a)(ii) above, the Charterers shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel.	471 472 473 474

(b) (i) If, despite the exercise of due care and diligence by the Owners, stowaways have gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, all time lost and all expenses whatsoever and howsoever incurred, including fines, shall be for the Owners' account and the Vessel shall be off hire.	475 476 477 478
(ii) Should the Vessel be arrested as a result of stowaways having gained access to the Vessel by means other than secreting away in the goods and/or containers shipped by the Charterers, the Owners shall take all reasonable steps to secure that, within a reasonable time, the Vessel is released and at their expense put up bail to secure release of the Vessel.	479 480 481 482
42. <u>Smuggling</u>	483
In the event of smuggling by the Master, Officers and/or crew, the Owners shall bear the cost of any fines, taxes, or imposts levied and the Vessel shall be off hire for any time lost as a result thereof.	484 485
43. <u>Commissions</u>	486
A commission of..... percent is payable by the Vessel and the Owners to.....	487
.....	488
.....	489
.....	490
on hire earned and paid under this Charter, and also upon any continuation or extension of this Charter.	491
44. <u>Address Commission</u>	492
An address commission of percent is payable to.....	493
.....	494
.....	495
.....on hire earned and paid under this Charter.	496
45. <u>Arbitration</u>	497
(a) NEW YORK	498
All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at New York in the following manner, and subject to U.S. Law:	499 500
One Arbitrator is to be appointed by each of the parties hereto and a third by the two so chosen. Their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the court. The Arbitrators shall be commercial men, conversant with shipping matters. Such Arbitration is to be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	501 502 503 504 505
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$**	506
the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators Inc.	507 508

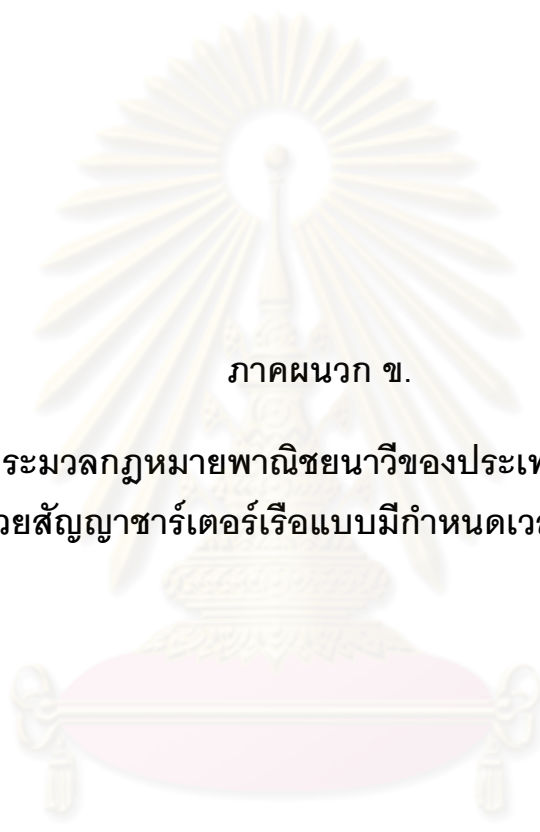
(b) LONDON	509
All disputes arising out of this contract shall be arbitrated at London and, unless the parties agree	510
forthwith on a single Arbitrator, be referred to the final arbitrament of two Arbitrators carrying on business	511
in London who shall be members of the Baltic Mercantile & Shipping Exchange and engaged in Shipping,	512
one to be appointed by each of the parties, with power to such Arbitrators to appoint an Umpire. No	513
award shall be questioned or invalidated on the ground that any of the Arbitrators is not qualified as	514
above, unless objection to his action be taken before the award is made. Any dispute arising hereunder	515
shall be governed by English Law.	516
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed US \$	517
the arbitration shall be conducted in accordance with the Small Claims Procedure of the London Maritime	518
Arbitrators Association.	519
* Delete para (a) or (b) as appropriate	520
** Where no figure is supplied in the blank space this provision only shall be void but the other provisions	521
of this clause shall have full force and remain in effect.	522
If mutually agreed, clauses to, both inclusive, as attached hereto are fully	523
incorporated in this Charter Party.	524

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



APPENDIX "A"	525
To Charter Party dated	526
Between..... Owners	527
and Charterers	528
Further details of the Vessel:	529
	530

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย
ส่วนที่ว่าด้วยสัญญาเช่ารถเรือแบบมีกำหนดเวลา (Time Charter)

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**The Norwegian Maritime Code
of 24 June, 1994, No. 39**

with later amendments up to and including
Act of 2 August, 1996, No. 2

Preface

This translation was originally made by Peter Bilton at the request of the Ministry of Justice, and thereafter further elaborated by Trond Solvang and Erik Røsæg. The translators are indebted to the authors of previous translations, in particular Hugo Tiberg, Per Gram, the Finnish Ministry of Transport and Communications and the Norwegian Maritime Directorate. Legal literature in English has also been to great help.

Throughout the translation, the Norwegian term "reder" has been used when the original utilizes this term or the term "rederi." There is no equivalent English term. The "reder" is the person (or company) that runs the vessel for his or her own account, typically the owner or the demise charterer. Time charterers and voyage charterers are not considered "reders".

The translation of titles of acts and some other terminology rely heavily on precedents. It has been considered more important to facilitate reference than to attempt to improve more or less established terminology.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

The second, third and sixth paragraphs of Section 310 shall apply correspondingly.

The provisions of the first paragraph do not apply if neither the agreed place of receipt for carriage nor the agreed or actual place of delivery according to the third paragraph of Section 252 is in Norway, Denmark, Finland or Sweden.

Chapter 14 Chartering of Ships

I General Provisions

Section 321 Scope of Application. Definitions

The provisions relating to chartering apply to the chartering of the whole or a part of a ship. The provisions relating to voyage chartering also apply to consecutive voyages unless otherwise stated.

For the purposes of the present Chapter, the following words shall have the following meanings:

carrier, the person who, through a contract, charters out a ship to another (the charterer);

shipper, the person who delivers the goods for loading;

voyage chartering, chartering where the remuneration is to be calculated per voyage;

consecutive voyages, a certain number of voyages to be performed after one another according to a chartering agreement in respect of a specific ship;

time chartering, chartering where the remuneration is to be calculated per unit of time;

part chartering, chartering under a charterparty for less than an entire ship or less than a full cargo.

The provisions of the present Chapter apply to contracts for the chartering of ships in domestic trade in Norway and in trade between Norway, Denmark, Finland and Sweden. For domestic trade in Denmark, Finland and Sweden, the law of the state where the carriage is performed shall apply.

In respect of chartering in trade not covered by the third paragraph, the provisions of the present Chapter apply when Norwegian law is applicable.

Section 322 Freedom of Contract

The provisions of the present Chapter do not apply in so far as anything to the contrary follows from the contract, practice established between the parties, or custom of the trade or other usage which must be considered binding upon the parties.

account at the time when the contract was concluded, or the consequences of which he or she could not reasonably have prevented or overcome.

Section 370 Overdue Payment of Freight, etc.

If freight, demurrage or other claims according to the contract are not paid when due, the carrier may set a reasonable time limit for payment. If the claim has not been met by the expiry of the time limit, the carrier shall be entitled to suspend the performance of the contract or, if the delay constitutes a substantial breach of contract, cancel the contract.

The carrier shall be entitled to damages according to ordinary contractual rules for losses following from the suspension of the performance or, if the contract is cancelled, from the cease of the remaining voyages.

On completing a voyage under the contract, the carrier has a right of retention of cargo for the amounts outstanding according to the contract. In relation to a third party who holds a bill of lading issued by the carrier, this only applies if the claim has been entered on the bill of lading, cf. Section 325.

Section 371 War Risk

If during the contract period war breaks out or warlike conditions or a significant increase in the risk of war arise, and this has a significant bearing on the performance of the contract, both the voyage carrier and the voyage charterer shall be entitled to cancel the contract without liability for damages.

The party intending to cancel the contract must give notice of this without undue delay. Failing this, that party shall be liable to damages for the losses caused thereby.

IV Time Chartering

Delivery of the Ship

Section 372 Condition and Equipment of the Ship

The time charter carrier shall place the ship at the time disposal of the charterer at the agreed place and time.

The time charter carrier shall when delivering the ship ensure that its condition, mandatory certificates, manning, victualling

and other equipment satisfy the requirements of ordinary trade in the trading area stipulated in the chartering agreement.

The ship shall moreover carry enough fuel to enable it to reach the nearest convenient bunkering port. The time charterer shall take over the bunker fuel and pay for it at the price current at that port.

Section 373 Survey

On delivery of the ship, both the time charter carrier and the time charterer may request a normal survey of the ship, its equipment, and its fuel supply.

Each of the parties shall pay half the costs, including time lost in connection with the survey.

Unless the contrary is shown, the survey report is evidence of the condition of the ship and its equipment and fuel supply.

Section 374 Delivery of the Ship at Sea

If the parties have agreed that the ship is to be delivered at sea, the time charter carrier shall notify the time charterer of the delivery, stating the position of the ship and the time of the delivery.

Survey as mentioned in Section 373 shall be carried out at the first port of call of the ship after delivery. If defects are shown, freight shall not be paid for the time lost in making the defects good. If the chartering agreement is cancelled by the time charterer according to Section 376, the time charter carrier shall lose his claim to hire from the time of delivery.

Section 375 Cancelling Time. Delayed Delivery

If according to the chartering agreement a ship is to be ready for loading by a certain time (the cancelling time), the time charterer shall be entitled to cancel the chartering agreement if the ship is not ready for loading or notice of readiness to load has not been given before that time. The same applies correspondingly if the ship is otherwise to have been delivered by a date specified in the contract.

If the time charter carrier gives notice that the ship will arrive late and states when it will be ready for loading or delivery, the time charterer must cancel without undue delay. If the contract is not cancelled, the stated time will be the new cancelling time.

If in other cases the ship is delivered too late, the time charterer shall be entitled to cancel the contract if the delay constitutes a substantial breach of contract.

Section 376 Defects in the Ship

If on delivery there are defects in the ship or its equipment, the time charterer shall be entitled to claim a reduction of freight or, if the breach of contract is substantial, to cancel the contract. This shall not apply if the defect is made good by the time charter carrier without such delay as would entitle the time charterer to cancel the contract according to Section 375.

Section 377 Liability for Damages

The time charterer shall be entitled to damages in respect of losses resulting from late delivery or defects on delivery unless the delay or defect is not due to the fault or neglect of the time charter carrier or anyone for whom the time charterer is responsible. The time charterer shall also be entitled to damages for losses resulting from the ship's lack of characteristics or equipment at the time of the conclusion of the contract which must be regarded as having been guaranteed.

Performance of the Voyages

Section 378 The Time Charterer's Right of Disposal

During the period of the charter the time charter carrier shall perform the voyages ordered by the time charterer in accordance with the chartering agreement. The second paragraph of Section 372 shall apply correspondingly.

The time charter carrier shall, however, not be obliged to perform a voyage which exposes the ship, persons on board or the cargo to danger in consequence of war, warlike conditions, ice or other danger or significant inconvenience which the time charter carrier could not reasonably have foreseen at the time when the contract was concluded.

The time charter carrier is not obliged to carry easily flammable, combustible, corrosive or other dangerous goods unless they are delivered in such a condition that they can be carried and delivered in accordance with the requirements and recommendations of the authorities of the country where the ship is registered, the country where the owner has his or her principal place of business, and the ports of call included in the voyage. Nor is the time charter carrier obliged to carry live animals.

Section 379 Duty to inform

The time charter carrier shall keep the time charterer informed of all matters of importance to the time charterer relating to the ship and the voyages. The time charterer shall inform the time charter carrier of planned voyages.

Section 380 Fuel

The time charterer shall keep the ship supplied with fuel and water for its engines. The time charterer shall be responsible for supplying fuel which meets the agreed specifications.

Section 381 Loading and Discharging, etc.

The time charterer shall provide and pay for the reception, loading, stowing, trimming, securing, discharging and delivery of the cargo. The cargo must be stowed so as to ensure that the ship is stable and the cargo is secure. To the extent required for the safety and stability of the ship, the time charterer shall follow the instructions of the time charter carrier as to the allocation of the cargo.

The time charterer can request such assistance from the master and crew as is usual in the trade in question. Overtime and other special expenses in connection with such assistance shall be paid by the time charterer.

If the time charter carrier incurs liability for damages as a result of the loading, stowing, trimming, securing, discharging or delivery of the cargo, the time charterer shall indemnify the time charter carrier unless the loss was due to the participation of the master or crew or to other circumstances for which the time charter carrier is responsible.

Section 382 Bill of Lading

The time charter carrier shall issue bill of lading for the goods loaded for the voyage the ship is to perform, with the conditions usual in the trade in question. If the time charter carrier thereby incurs liability to the holder of the bill of lading in excess of the liability according to the chartering agreement, the time charterer shall hold the time charter carrier harmless.

The time charter carrier is not obliged to obey instructions from the time charterer to deliver the goods to a non-authorized receiver, or otherwise contrary to the bill of lading, if to do so would be contrary to upright dealing and good faith. The time charter carrier can in any event demand security for any liability which such delivery may entail.

Section 383 Cargo Damage. Delayed Delivery

The time charter carrier shall be liable to the time charterer according to the provisions of Sections 274 to 285 and 287 to 289 for losses resulting from the loss of, damage to or delay of goods while they are in the custody of the time charter carrier. The provisions relating to domestic trade in Norway in the third paragraph of Section 276 and the second paragraph of Section 280

do not apply. The provisions of Section 286 shall apply correspondingly.

A receiver who is not the time charterer shall also be entitled to damages according to the first paragraph. If the receiver holds a bill of lading issued by the time charter carrier, the receiver may also invoke the provisions of Section 325.

Section 384 Delay and other Breach of Contract on the Part of the Time Charter Carrier

If the ship is not kept seaworthy or otherwise in the condition as stipulated in the contract, or if the voyages are not timely performed, or if there are other breaches of contract on the part of the time charter carrier, the time charterer shall be entitled to cancel the chartering agreement if as a result of the breach the purpose of the contract will be essentially frustrated. If the time charterer wishes to cancel the contract, he or she must give notice of this without undue delay after the time when he or she learned or must be assumed to have learned of the breach of contract. If the time charterer does not do so, the right of cancellation shall be lost.

The time charterer shall be entitled to damages for losses caused by the loss or damage beyond repair of the ship or by failure to keep it seaworthy and otherwise in the condition stipulated in the contract, if this is due to fault or neglect of the time charter carrier or anyone for whom the time charter carrier is responsible. The same applies to losses due to fault or neglect in connection with assistance as mentioned in the second paragraph of Section 381, with the carrying out of the orders of the time charterer, or with other breaches of contract.

Section 385 Damage to the Ship

The time charter carrier shall be entitled to damages for damage to the ship caused by the fault or neglect of the time charterer or anyone for whom the time charterer is responsible.

If the damage arises because the time charterer has ordered the ship to an unsafe port, the time charterer shall be liable unless the damage is not caused by the personal fault or neglect of the time charterer or that of anyone for whom the time charterer is responsible.

Section 386 General Average. Salvage

The general average contribution in respect of the freight shall be paid by the time charterer. The same applies to contributions apportioned to bunker fuel and other equipment on board belonging to the time charterer. If general average contribution is made in respect of expenses or loss suffered by the time

charterer, the time charterer shall be entitled to the compensation.

The time charter carrier may rescue persons without the consent of the time charterer. The time charter carrier may also salvage ships and other property provided this does not unreasonably affect the time charterer. Of the time charter carrier's portion of the net salvage reward or net special compensation, cf. the second paragraph of Section 456, the time charterer shall be entitled to one third.

Section 387 Voyage Expenses

The time charterer shall meet all the expenses for the performing of voyages which shall not according to the provisions of this Chapter be met by the time charter carrier.

Redelivery of the Ship

Section 388 Redelivery. Survey

The time charterer shall redeliver the ship to the time charter carrier at the agreed place and time.

The provisions of the third paragraph of Section 372, Section 373, and the first paragraph and first period of the second paragraph of Section 374 shall apply correspondingly to redelivery of the ship. This also applies when the chartering agreement has been cancelled or has ceased before the expiry of the charter period.

Section 389 Exceeding the Charter Period

Unless a fixed period has been agreed for redelivery, the time charter carrier shall be obliged to commence a new voyage although this may exceed the agreed time for redelivery. This does not apply if the overlap is longer than what can be considered reasonable.

For excess of time as is permissible according to the first paragraph, the time charterer shall pay the agreed hire. For other excess of time, the time charterer shall pay the current hire, but not less than the agreed hire, plus damages according to ordinary contractual rules for other losses incurred by the time charter carrier as a result of the delay.

Time Charter Hire

Section 390 Payment of Hire

Hire is payable in advance for thirty days at a time.

If the time charterer requests that the hire be offset against a disputed claim, he or she shall nevertheless pay the hire if the time charter carrier provides security for the claim. The time charterer can however not demand security for a larger amount than the hire he or she pays.

Section 391 Delayed Payment of Time Charter Hire

If hire is not paid when due, the time charterer shall pay default interest from the due date together with the next payment of hire.

The time charter carrier shall notify the time charterer if hire is not paid when due. When the notification has been sent, the time charter carrier shall be entitled to suspend performance of the chartering agreement, including refusing to load the goods or to issue a bill of lading. If payment is not received within 72 hours after the sending of the notification, the time charter carrier shall be entitled to cancel the contract.

If the time charter carrier has suspended performance of the contract or cancelled it, he or she shall be entitled to damages unless the time charterer shows that the delay in the payment was due to an interruption of communications or transfers of payment or some other hindrance beyond the control of the time charterer and which the time charterer could not reasonably have been expected to foresee at the time of the conclusion of the contract or the consequences of which he or she could not reasonably have been expected to avoid or overcome.

If the time charterer fails to pay hire which has fallen due, the time charter carrier can demand that the time charterer assigns to the time charter carrier any freight claims which the time charterer may have in connection with subchartering of the ship.

Section 392 Off hire

Hire shall not be paid for time lost to the time charterer in connection with salvage, maintenance of the ship, or the repair of damage for which the time charterer bears no responsibility, or otherwise because of matters pertaining to the time charter carrier.

The same applies correspondingly to the obligation of the time charterer to cover expenses relating to the operation of the ship.

Termination, etc.**Section 393 Loss of the Ship**

If the ship is lost or damaged beyond repair, the chartering agreement ceases even if the time charter carrier should be entitled under the contract to substitute another ship for the one agreed. The same applies in the event of a requisition or similar intervention if it has a significant impact on the fulfillment of the contract.

If the ship is lost and the time of the accident can not be ascertained, time charter hire shall be paid for 24 hours after the ship was last heard of.

Section 394 War, etc.

If a ship is in a port or other area where war breaks out, warlike conditions arise, or there is a significant increase in the risk of war, the time charter carrier may immediately remove the ship from the area into safety.

In addition to the time charter hire, the time charterer shall cover any increase in the ship's war insurance premium occasioned by voyages ordered by the time charterer. The same applies to war risk bonuses to the crew.

If during the contract period war breaks out, warlike conditions arise, or there is a significant increase in the risk of war, and this has a significant bearing on the fulfillment of the chartering agreement, both the time charter carrier and the time charterer shall be entitled to cancel the contract without incurring liability for damages.

The party intending to cancel the contract must give notice of this without undue delay. Failing this, that party shall be liable to damages for the losses caused thereby.

Chapter 15 Carriage of Passengers and their Luggage**I Introductory Provisions****Section 401 Definitions**

In this Chapter the term carrier shall mean a person who by contract, commercially or for remuneration, undertakes to carry passengers or passengers and their luggage by ship. The carrier can be a reder, a charterer (sub-carrier) or other person.

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวชนวรรณ อยู่สุวรรณ เกิดเมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2528 ณ กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาชั้นปริญญาตรีศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) จากคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีพ.ศ. 2550 สอบไล่ได้เนติบัณฑิต สมัยที่ 61 ปีการศึกษา 2551 และได้เข้าศึกษาต่อชั้นปริญญาตรีศาสตรมหาบัณฑิตที่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีพ.ศ. 2551



ศูนย์วิทยพัทธยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย