



บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอนะ

บทสรุป

ในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวจะกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ไว้หลายประการ เงื่อนไขที่สำคัญและเงื่อนไขที่เจ้าของเรือและผู้เช่าเรือมักจะมีปัญหาได้เถียงกันบ่อย ๆ ได้แก่ เงื่อนไขเกี่ยวกับเวลาที่อนุญาตให้บรรทุกหรือขนถ่าย ซึ่งจะกำหนดไว้เป็นระยะเวลาที่แน่นอนโดยระบุเป็นจำนวนวันหรือโดยการคำนวณ หรือกำหนดให้เป็นเวลาอันสมควรก็ได้ และเงื่อนไขเกี่ยวกับช้อยกวันไม่นับเป็นเวลารบรรทุกหรือขนถ่าย นอกจากนั้นประเด็นปัญหาที่สำคัญอันมีผลกระทบต่อเจ้าของเรือและผู้เช่าเรืออย่างยิ่ง คือ เงื่อนไขดีเมอร์เรจ ซึ่งจะกำหนดไว้ได้แต่เฉพาะสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวเท่านั้น ปัญหาของดีเมอร์เรจ ได้แก่ การคำนวณนับเวลาดีเมอร์เรจ ช้อยกวันตามสัญญาและช้อยกวันตามกฎหมาย และการเรียกหรือค่าดีเมอร์เรจรวมทั้งการชำระค่าดีเมอร์เรจล่าช้า

ดีเมอร์เรจ (Demurrage) มี 2 ความหมาย ความหมายที่หนึ่งหมายถึงระยะเวลาหลังจากสิ้นเวลารบรรทุกหรือขนถ่ายที่อนุญาต และเรือเกิดความล่าช้าในระหว่างนั้น ซึ่งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือตกลงกำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือให้เป็นเวลาดีเมอร์เรจ ความหมายที่สองหมายถึงเงินที่ผู้เช่าเรือชำระให้แก่เจ้าของเรือ เพื่อความล่าช้าที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากผู้เช่าเรือทำการบรรทุกหรือขนถ่ายไม่เรียบร้อยภายในเวลาเฉลี่ยที่กำหนด ในฐานะที่เป็นค่าเสียหายซึ่งได้กำหนดกันไว้ล่วงหน้า ซึ่งอาจจะกำหนดเป็นจำนวนเงินหรือตามอัตราก็ได้

ดีเมอร์เรจมีวัตถุประสงค์ 3 ประการ 1. เป็นการชดเชยให้แก่เจ้าของเรือที่เรือเขาได้รับความล่าช้า 2. เพื่อให้แน่ใจแก่ผู้เช่าเรือที่จะยึดเอาเรือไว้ในระหว่างเวลาดีเมอร์เรจเพื่อป้องกันการละทิ้งการเดินเรือของผู้เช่าเรือ เพราะถือเป็นเพียงความล่าช้าเล็กน้อย 3. เพื่อเป็นการทำโทษ และเป็นการกระตุ้นเจ้าของเรือว่า หากเขาไม่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าภายในเวลาที่กำหนดเขาจะต้องชำระเงินให้แก่เจ้าของเรือ

การคำนวณดีเมอร์ เรจปกติจะคำนวณโดยใช้ฐานของค่าระวางในขณะที่ทำสัญญาเป็นเกณฑ์ และคำนวณจากการที่เจ้าของเรือขาดประโยชน์ในเงินที่ควรจะได้รับจากการนำเรือออกให้เช่าในระหว่างนั้น

ในกรณีที่เกิดความล่าช้าขึ้นแก่เรือเมื่อนั้นระยะเวลาบรรทุกหรือขนถ่ายแล้ว ผู้เช่าเรือยังทำการบรรทุกขนถ่ายไม่เรียบร้อยจะก่อให้เกิดผลสำหรับกรณีที่กำหนดและไม่ได้กำหนดดีเมอร์ เรจไว้ในสัญญา สามารถแยกได้เป็น 3 กรณี คือ

1. กรณีที่ไม่ได้ระบุดีเมอร์ เรจไว้ในสัญญา เมื่อนั้นเวลาเลยไทม์แล้วยังมีความล่าช้าเกิดขึ้นแก่เรือต่อไปอีก เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) จนกว่าผู้เช่าเรือจะปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จสิ้น โดยเจ้าของเรือจะต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ได้รับจริง และค่าเสียหายจากการผิดสัญญาในข้ออื่น (ถ้ามี) เท่านั้น ไม่มีสิทธิจะเรียกเอาค่าดีเมอร์ เรจ เพราะผู้สัญญาไม่ได้ตกลงให้เรียกได้โดยการระบุไว้ในสัญญา

2. ในกรณีที่ระบุดีเมอร์ เรจแต่มีได้จำกัดเวลาไว้ในสัญญา เมื่อนั้นเวลาเลยไทม์แล้วยังมีความล่าช้าเกิดขึ้นแก่เรือ เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าดีเมอร์ เรจตามจำนวนหรืออัตราที่กำหนดไว้ในสัญญาจนกว่าผู้เช่าเรือจะปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จสิ้น โดยไม่ต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ได้รับ แต่เจ้าของเรือไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) เว้นแต่จะมีการผิดสัญญาในข้ออื่น เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้ตามปกติ แต่ต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ได้รับ

3. ในกรณีที่ระบุดีเมอร์ เรจและจำกัดเวลาดีเมอร์ เรจไว้ในสัญญา เมื่อนั้นเวลาเลยไทม์แล้ว ยังเกิดความล่าช้าแก่เรือต่อไปอีก เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าดีเมอร์ เรจตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญา โดยไม่ต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ได้รับไปจนกว่าจะทำการบรรทุกหรือขนถ่ายเสร็จสิ้น แต่ถ้าสิ้นเวลาดีเมอร์ เรจที่กำหนดไว้แล้วยังมีความล่าช้าเกิดขึ้นต่อไปอีก เจ้าของเรือมีสิทธิจะเรียกค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (damages for detention) ได้อีกส่วนหนึ่งนอกจากค่าดีเมอร์ เรจ แต่ค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวนี้ เจ้าของเรือจะต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่แท้จริง

อย่างไรก็ดี เมื่อพ้นเวลาบรรทุกหรือขนถ่ายที่ระบุไว้ตามสัญญาแล้ว และยังมีความล่าช้าเกิดขึ้นแก่เรือนั้น ถือว่าผู้เช่าเรือเป็นผู้ผิดสัญญา (เว้นแต่จะเข้าช้อยกเว้น) และด้วยเหตุที่ระบุตีเมอร์ เรจไว้ในสัญญาจึงมีผลให้เรือจะต้องอยู่ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายต่อไป เจ้าของเรือ ไม่มีสิทธิที่จะแล่นเรือ ไปยังที่อื่นในทันที เพราะการผิดสัญญาในเรื่องตีเมอร์ เรจนี้เป็นการผิดสัญญาในคำรับรอง (warranty) มิใช่เป็นการผิดเงื่อนไข (condition) ฉะนั้น เจ้าของเรือยังไม่มีสิทธิที่จะเลิกสัญญาได้โดยแล่นเรือ ไปยังที่อื่น เว้นแต่ความล่าช้าที่เกิดขึ้นแก่เรือนั้น เป็นความล่าช้าที่ถึงขนาดทำให้สัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ (frustration) หรือเป็นการขัดต่อวัตถุประสงค์ของสัญญา (go to the root of the contract) ซึ่งมีผลให้เจ้าของเรือมีสิทธิเลิกสัญญาได้

เกี่ยวกับกฎหมายของต่างประเทศในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ระบบกฎหมายลาติน และระบบกฎหมายในกลุ่มสแกนดิเนเวีย ได้มีการกล่าวถึงตีเมอร์ เรจในลักษณะต่าง ๆ กัน คือ ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ เช่น อังกฤษ และอเมริกา จะกำหนดค่าตีเมอร์ เรจขึ้นโดยสัญญาเท่านั้น แต่ในระบบอื่นอาจกำหนดขึ้นโดยกฎหมายหรือโดยจารีตประเพณี เช่น ฝรั่งเศส และเบลเยียม ในอังกฤษถือว่าตีเมอร์ เรจเป็นการกำหนดค่าเสียหายไว้ล่วงหน้า (liquidated damages) เพื่อความล่าช้าที่เกิดขึ้น ขณะที่อเมริกามีความเห็นเป็น 2 แนว คือ ความเห็นแรกเห็นว่า ตีเมอร์ เรจเป็นค่าระวางเพิ่มเติม ส่วนอีกความเห็นหนึ่งว่าเป็นค่าเสียหาย ในระบบกฎหมายลาตินมี 2 ความเห็น ความเห็นที่ 1 เห็นว่า ตีเมอร์ เรจเป็นค่าเสียหาย ส่วนอีกความเห็นหนึ่งเห็นว่าเป็นค่าระวางเพิ่มเติม

จากลักษณะของการเกิดตีเมอร์ เรจของต่างประเทศ สามารถนำหลักกฎหมายของอังกฤษ และอเมริกา ซึ่งเกิดขึ้นโดยสัญญามานำพิจารณาเทียบเคียงกับหลักกฎหมายไทย ได้เนื่องจากในกฎหมายไทยไม่มีกฎหมายฉบับใดกล่าวถึงตีเมอร์ เรจ ฉะนั้น หากตีเมอร์ เรจจะเกิดขึ้นก็ต้องเกิดขึ้นโดยสัญญาเช่นเดียวกับหลักกฎหมายของอังกฤษและอเมริกา โดยคู่สัญญาต้องแสดงเจตนากำหนดตีเมอร์ เรจไว้ในสัญญาเช่าเรือ จึงจะมีผลบังคับตามเจตนาของคู่สัญญาได้

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบหลักกฎหมายในเรื่อง liquidated damages ของอังกฤษและหลักกฎหมายในเรื่องค่าเสียหาย (damages) และค่าระวางเพิ่มเติม (supplementary freight) ของอเมริกากับหลักตีเมอร์ เรจตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวแล้วเห็นว่า การถือว่า

ดีเมอร์ เรจมีสถานะต่าง ๆ กันนั้นขึ้นอยู่กับเหตุผลและแนวความคิด และต่างก็มีความสมเหตุสมผล อยู่ในตัวเอง แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่าหลักเรื่อง liquidated damages จะมีความใกล้เคียงกับ หลักดีเมอร์ เรจมากกว่าเพราะเจตนาของคู่สัญญา การกำหนดเป็นตัวเงินของดีเมอร์ เรจ วัตถุประสงค์ในการกำหนดดีเมอร์ เรจ หลักในการคำนวณค่าเสียหาย ภาระการพิสูจน์ มีลักษณะที่เหมือนกัน และจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบหลักของค่าดีเมอร์ เรจซึ่งมีสถานะเป็น liquidated damages ตามหลักกฎหมายอังกฤษ กับเบี่ยงปรับตามหลักกฎหมายไทยในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว เห็นว่าดีเมอร์ เรจมีลักษณะเป็นเบี่ยงปรับ เพราะมีลักษณะที่เหมือนกัน เช่น เจตนาของคู่สัญญา ในการกำหนดจำนวนเงิน วัตถุประสงค์ของการกำหนดต้องการให้ผู้เช่าเรือปฏิบัติตามสัญญา และเพื่อ เป็นการบรรเทาความเสียหายที่เจ้าของเรือได้รับ รวมทั้งเป็นการกระตุ้นและลงโทษผู้เช่าเรือที่ ผิดสัญญา นอกจากนี้หากมีการผิดสัญญา เจ้าของเรือไม่ต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ได้รับก็สามารถ เรียกเอาค่าดีเมอร์ เรจได้ อนึ่ง แม้ว่าลักษณะของดีเมอร์ เรจและเบี่ยงปรับจะมีข้อแตกต่างกันอยู่ บ้างในเรื่องวิธีการคำนวณ หรือขั้นตอนการกลั่นกรองจำนวนค่าเสียหายที่เหมาะสม รวมทั้งการ เติมหรือลดจำนวนค่าเสียหาย แต่ผลท้ายที่สุดแล้วเจ้าของเรือจะได้รับค่าดีเมอร์ เรจที่ถือว่าเป็น เบี่ยงปรับเท่า ๆ กัน หรืออาจจะเป็นจำนวนเดียวกันก็ได้ แม้หลักของเบี่ยงปรับนั้นหลักที่กว้างกว่า แต่ก็สามารถนำมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับลักษณะของดีเมอร์ เรจ อนึ่ง สิ่งที่เราเรียกว่า "ค่าดีเมอร์ เรจ" ก็เช่นเดียวกับสิ่งที่เรียกว่า "ดอกเบี่ยง" ที่มีลักษณะเป็นเบี่ยงปรับ แม้จะเรียกชื่ออย่างไรไม่สำคัญ ถ้าลักษณะของสิ่งที่เรียกนั้นเป็นเบี่ยงปรับก็ต้องนำกฎหมายในเรื่องเบี่ยงปรับมาปรับใช้

ผลตามกฎหมายของค่าดีเมอร์ เรจ ได้แก่

1. เจ้าของเรือไม่มีสิทธิเลิกสัญญาในทันทีที่เกิดเวลาดีเมอร์ เรจ กล่าวคือ แม้จะพ้น เวลาเลยไทม์แล้ว ผู้เช่าเรือยังทำการบรรทุกหรือขนถ่ายไม่เสร็จทำให้เกิดความล่าช้าแก่เรือก็จะ ตกเป็นผู้ผิดสัญญา แต่การผิดสัญญานั้นเป็นเพียงการผิดสัญญาในคำรับรอง (warranty) ไม่ใช่เป็นการผิดเงื่อนไข (condition) ของสัญญาซึ่งเทียบได้กับกฎหมายไทยว่าเป็นการผิดสัญญาในข้อ เล็กน้อยไม่ใช่สาระสำคัญของสัญญา เจ้าของเรือจึงไม่มีสิทธิที่จะเลิกสัญญาได้ เว้นแต่ความล่าช้าที่ เกิดขึ้นแก่เรือนั้นเป็นความล่าช้าที่ถึงขนาด จนทำให้สัญญาตกเป็นอันไร้ประโยชน์ หรือเป็นการขัด ต่อวัตถุประสงค์ของสัญญา เจ้าของเรือมีสิทธิเลิกสัญญาได้

2. เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าตีเมอร์เรจได้ เมื่อเกิดเวลาตีเมอร์เรจ และหากมีความล่าช้าต่อไปอีกเมื่อพ้นเวลาตีเมอร์เรจแล้ว เจ้าของเรือก็มีสิทธิที่จะเรียกเอาค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยวได้อีกจนกว่าจะทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเสร็จสิ้น แต่เจ้าของเรือจะต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ได้รับ แต่ถ้าค่าตีเมอร์เรจนั้นกำหนดไว้สูงเกินส่วน ศาลจะลดลงตามที่เห็นสมควรก็ได้ ถ้าผู้เช่าเรือหรือบุคคลผู้รับผิดชอบในค่าตีเมอร์เรจร้องขอ โดยให้ศาลพิจารณาถึงทางได้เสียของเจ้าของเรือทุกอย่างอันชอบด้วยกฎหมายตาม ป.พ.พ.มาตรา 383 และถ้าคู่สัญญาได้กำหนดค่าตีเมอร์เรจอย่างมีหลักเกณฑ์และเหมาะสมแล้ว ก็ต้องถือว่าค่าตีเมอร์เรจนั้นไม่สูงเกินส่วน ศาลไม่ควรรำหลัก ป.พ.พ.มาตรา 383 พิจารณาลดแม้ผู้เช่าเรือหรือผู้ต้องรับผิดชอบในค่าตีเมอร์เรจจะร้องขอก็ตาม

3. เมื่อมีการชำระค่าตีเมอร์เรจล่าช้า เจ้าของเรือมีสิทธิจะเรียกดอกเบี้ยจากการชำระค่าตีเมอร์เรจล่าช้าได้ ดังต่อไปนี้

3.1 ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือกำหนดให้เรียกดอกเบี้ยและกำหนดอัตราดอกเบี้ยไว้ ถือว่าคู่สัญญามีเจตนาที่จะให้เรียกดอกเบี้ยตามอัตราที่กำหนดซึ่งเป็นจำนวนเท่าใดก็ได้ วันแต่จะสูงเกินส่วน ศาลอาจพิจารณาว่าดอกเบี้ยที่สูงเกินส่วนนี้เป็นเบี้ยปรับ และถ้าลูกหนี้ร้องขอของศาลอาจลดลงได้ตาม ป.พ.พ.มาตรา 383

3.2 ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือกำหนดให้เรียกดอกเบี้ย แต่ไม่ได้กำหนดอัตราดอกเบี้ยได้ ให้เจ้าของเรือเรียกดอกเบี้ยตามอัตราที่กำหนดไว้ใน ป.พ.พ.มาตรา 7 คือร้อยละ 7 ครั้งต่อปี

3.3 ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือไม่ได้กำหนดให้เรียกดอกเบี้ยไว้เลย และมีการชำระค่าตีเมอร์เรจล่าช้า เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยในค่าตีเมอร์เรจได้ตาม ป.พ.พ.มาตรา 224 โดยถือเป็นดอกเบี้ยชนิดนี้คือ ร้อยละ 7 ครั้งต่อปี

4. การเรียกร้องค่าตีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว นั้น ไม่มีลักษณะเป็นสัญญาเช่าแม้ว่าจะใช้ชื่อว่า "สัญญาเช่าเรือ" ก็ตามเพราะไม่มีการส่งมอบการครอบครองเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ และความรับผิดในกรณีที่เรือไปก่อให้เกิดอันตรายหรือทำความเสียหายให้แก่บุคคลที่สามยังอยู่กับเจ้าของเรือ แต่สัญญาเช่าเรือรายเที่ยวนี้มีลักษณะสัญญาเป็นสัญญารับขนตาม ป.พ.พ. มาตรา 608 เพราะมีลักษณะเป็นการรับขนของจากที่หนึ่ง ไปยังอีกที่หนึ่ง โดยได้รับบำเหน็จตอบแทน และแม้ว่าสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวจะมีเงื่อนไขและรายละเอียดปลีกย่อยมากมาย แต่ไม่ได้ทำให้สาระสำคัญของความเป็นสัญญารับขนเปลี่ยนแปลงไป ฉะนั้นอายุความการเรียกร้องค่าตีเมอร์เรจจึงต้องพิจารณาไปตามบทบังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการรับขนของทางทะเลใน ป.พ.พ. มาตรา 609 แต่ขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายดังกล่าว จึงต้องนำหลักอายุความใน ป.พ.พ. มาตรา 164 ซึ่งเป็นบทบัญญัติในเรื่องอายุความทั่วไปมาใช้ คือ 10 ปี โดยถือเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง โดยอาศัยบทบัญญัติใน มาตรา 4 วรรคสอง และวรรคสาม

ข้อเสนอแนะ

1. เนื่องจากสัญญาเช่าเรือและตีเมอร์เรจเป็นเรื่องเฉพาะซึ่งมีลักษณะพื้นฐาน รายละเอียด ข้อกำหนด และเงื่อนไขกำหนดไว้เป็นพิเศษกว่าสัญญาทั่ว ๆ ไป ผู้พิพากษาที่จะเป็นผู้พิจารณาคดีอันเกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าเรือและตีเมอร์เรจ จะต้องศึกษาและเข้าใจลักษณะพื้นฐาน แนวความคิด หลักประเพณีปฏิบัติ เจตนาของคู่สัญญา เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือและตีเมอร์เรจ อย่างแท้จริง จึงจะพิจารณาคดีได้เหมาะสมกับเจตนาของคู่สัญญาและลักษณะของสัญญา เช่น การคำนวณและกำหนดค่าตีเมอร์เรจนั้น หากคู่สัญญาได้คำนวณและกำหนดอย่างมีหลักเกณฑ์สมเหตุสมผลและเป็นการประมาณความเสียหายที่แท้จริงที่คาดว่าเจ้าของเรือจะได้รับไว้ล่วงหน้าว่าหากมีความล่าช้าเกิดขึ้นแก่เรือเมื่อนั้นเวลาเลยไทม์ผู้เช่าเรือจะชำระเงินค่าตีเมอร์เรจให้แก่เจ้าของเรือ กรณีเช่นนี้ถือว่าจำนวนเงินค่าตีเมอร์เรจดังกล่าวเป็นเงินค่าเสียหายที่เจ้าของเรือควรจะได้รับและต้องถือว่า การกำหนดจำนวนเงินค่าตีเมอร์เรจไว้เช่นนี้ไม่สูงเกินส่วน ศาลจะนำหลักใน ป.พ.พ. มาตรา 383 ป.พ.พ. มาพิจารณาไม่ได้ แม้ว่าลูกหนี้จะร้องขอก็ตาม เพราะการคำนวณค่าตีเมอร์เรจนั้น มีฐานการคำนวณโดยใช้อัตราค่าระวางที่เจ้าของเรือควรจะได้รับจากการเอาเรือออกให้เช่าในระหว่างนั้นเป็นฐานในการคำนวณ ขณะที่เบี้ยปรับโดยทั่วไปนั้นคู่สัญญาอาจไม่มี

หลักเกณฑ์ในการคำนวณไว้เลขก็ได้ แต่สำหรับค่าดีเมอร์เรจแล้วมีหลักเกณฑ์ในการคำนวณในขณะที่เข้าทำสัญญา ฉะนั้น การพิจารณาคัดค้านเกี่ยวกับค่าดีเมอร์เรจศาลจะต้องวิเคราะห์ถึงเจตนาของคู่สัญญาในการกำหนดดีเมอร์เรจ ลักษณะของค่าดีเมอร์เรจ หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาข้างต้นประกอบด้วย

2. นอกจากที่กล่าวใน ข้อ 1 แล้ว ศาลยังต้องคำนึงถึงเหตุการณ์แวดล้อมกรณีในขณะที่ทำสัญญาเช่าเรือซึ่งมีการกำหนดดีเมอร์เรจประกอบด้วย กล่าวคือ หากการกำหนดค่าดีเมอร์เรจในสัญญา ได้มีการคำนวณอย่างมีหลักเกณฑ์และสมเหตุสมผลก็ไม่มีปัญหาอะไร ศาลก็จะพิจารณาให้ตามนั้น แต่ในกรณีที่มีเหตุการณ์แวดล้อมทำให้หรือมีผลให้การคำนวณดีเมอร์เรจเบี่ยงเบนไปจากหลักเกณฑ์อันเหมาะสม เช่น ขณะทำสัญญาเช่าเรือ มีผู้ต้องการส่งสินค้ามากความต้องการเช่าเรือจึงมากตามไปด้วย และเรือที่จะให้เช่ามีจำนวนน้อย เจ้าของเรือมีอำนาจการต่อรองมาก อาจมีผลทำให้ค่าดีเมอร์เรจที่กำหนดในสัญญาเช่าเรือสูงกว่าค่าเสียหายที่เจ้าของเรือคาดว่าจะได้รับการเกิดดีเมอร์เรจมาก เช่นนี้ ศาลควรนำหลัก ป.พ.พ. ในมาตรา 383 มาพิจารณาค่าดีเมอร์เรจลงถ้าลูกหนี้ร้องขอ และจะต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่าจำนวนค่าดีเมอร์เรจนั้นสูงกว่าความเสียหายที่เจ้าของเรือได้รับมาก ศาลจะต้องวิเคราะห์ถึงทางได้เสียของเจ้าหนี้ทุกอย่างอันชอบด้วยกฎหมาย และในทำนองกลับกันหากเรือมีจำนวนมากผู้เช่าเรือมีน้อย และเจ้าของเรือต้องการให้เช่าเรือมาก เนื่องจากหากเรือจอดอยู่ก็จะมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นตลอดเวลา และยังไม่ได้ประโยชน์ใด ๆ อีกด้วย ผู้เช่าเรือจึงตกลงกับเจ้าของเรือให้กำหนดค่าดีเมอร์เรจไว้ในสัญญาน้อยกว่าค่าเสียหายที่เจ้าของเรือคาดว่าจะได้รับเมื่อเกิดความล่าช้าขึ้นแก่เรือมาก เช่นนี้ศาลควรพิจารณาเพิ่มค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือ โดยนำหลัก มาตรา 380 วรรคสอง และมาตรา 381 วรรคสอง มาปรับใช้ แต่เจ้าของเรือจะต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นถึงความเสียหายที่ได้รับซึ่งมากกว่าค่าดีเมอร์เรจที่กำหนดไว้ในสัญญา

จากที่กล่าวในข้อ 1 และ ข้อ 2 ผู้เขียนเห็นว่า

ในปัจจุบันผู้พิพากษาที่มีความรู้ และเข้าใจเรื่องสัญญาเช่าเรือและดีเมอร์ เรจนั้นมีจำนวนน้อย หากศาลจัดให้ผู้พิพากษาที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านสำหรับเรื่องสัญญาเช่าเรือและดีเมอร์ เรจโดยเฉพาะแล้ว ก็จะแก้ปัญหาเหล่านี้ไปได้ โดยอาจจัดให้ผู้พิพากษาผู้เชี่ยวชาญเฉพาะชั้นในศาลแพ่งหรือศาลอื่น ๆ ตามความจำเป็น และตามที่เหมาะสมรวมทั้งขึ้นอยู่กับจำนวนคดี และหากมีคดีอื่นเกี่ยวกับเรื่องนี้เป็นจำนวนมากอาจจัดตั้งเป็นแผนกหนึ่งในศาลก็ได้

3. จากการวิเคราะห์ในบทที่ 4 สรุปได้ว่า อายุความการเรียกร้องค่าดีเมอร์ เรจ มีอายุความ 10 ปี ตามบทบัญญัติในมาตรา 164 ในขณะที่อายุความการเรียกร้องค่าระวาง กลับมีอายุความเพียง 2 ปี ตามบทบัญญัติในมาตรา 165 (3) ซึ่งทำให้เห็นว่าอายุความการเรียกร้องค่าดีเมอร์ เรจมีระยะเวลาที่ยาวนานกว่าการเรียกร้องค่าระวางมากถึง 8 ปี ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติในเรื่องอายุความการเรียกร้องค่าดีเมอร์ เรจไว้เป็นการเฉพาะ จึงได้อาศัยอายุความทั่วไป ตามบทบัญญัติในมาตรา 164 มาใช้ ซึ่งค่อนข้างจะไม่สอดคล้องกับอายุความการเรียกร้องค่าระวางอันมีลักษณะที่ใกล้เคียงกับค่าดีเมอร์ เรจ หากจะมีการพิจารณาบัญญัติอายุความการเรียกร้องค่าดีเมอร์ เรจไว้เป็นการเฉพาะเพื่อให้สอดคล้อง หรือใกล้เคียงกับอายุความการเรียกร้องค่าระวางก็น่าจะเป็นการดี