

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

ข้อกำหนดเรื่องการลงนามในใบตราส่งของนายเรือตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ในสัญญามาตรฐานการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ อาจทำให้เจ้าของเรือต้องผูกพันรับผิดชอบบุคคลภายนอกผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญาตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เนื่องจากโดยลักษณะและประเพณีปฏิบัติของการชาร์เตอร์เรือประเภทนี้ นายเรือยังคงมีฐานะเป็นลูกจ้างของเจ้าของเรือ การลงนามในใบตราส่งของนายเรือดังกล่าวจึงถือว่าเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของเจ้าของเรือ ในการชาร์เตอร์เรือประเภทนี้ ชาร์เตอร์เรอร์มักจะนำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่นหรือนำเรือไปให้ชาร์เตอร์ช่วงเพื่อผลประโยชน์ในทางการค้าของตนก็ได้ การใช้เรือของชาร์เตอร์เรอร์ในลักษณะนี้ จะทำให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์กับบุคคลภายนอก ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในการพิจารณาความรับผิดชอบระหว่างคู่กรณีเพราะบุคคลภายนอกไม่ได้มีความสัมพันธ์ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์แต่อย่างใด

การออกใบตราส่งตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ทำให้เกิดปัญหาที่จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับสถานะ สิทธิ และหน้าที่ของคู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในกรณีที่เกิดความสูญหายเสียหายของสินค้าที่บรรทุกบนเรือ ในระหว่างคู่สัญญาด้วยกันเองแล้วถึงแม้จะมีการออกใบตราส่ง ใบตราส่งในกรณีนี้มีสถานะ เป็นเพียงใบรับสินค้าเท่านั้น เนื่องจากนิคสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์คือสัญญาชาร์เตอร์เรือ แต่ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลภายนอก ใบตราส่งในกรณีนี้จะมีสถานะ เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ หากชาร์เตอร์เรอร์ เป็นผู้ลงนามในใบตราส่ง เองแล้วย่อมไม่เกิดปัญหาในการพิจารณา เนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์ย่อมอยู่ในฐานะผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้ส่งของอยู่แล้ว แต่ในกรณี

ที่ชาร์เตอร์เรอร์ได้ใช้สิทธิตามสัญญาชาร์เตอร์เรือโดยได้ให้นายเรือลงนามในใบตราส่ง ประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาคือในกรณีนี้ เจ้าของเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์ที่จะต้องผูกพันรับผิดชอบผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งและในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปอีกทอดหนึ่ง เมื่อมีการออกใบตราส่งและเมื่อมีความสูญหาย เสียหายเกิดแก่สินค้า ความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องนั้นจะเป็นไปในลักษณะใด และจะใช้หลักเกณฑ์ใดในการพิจารณาสภาพความรับผิดชอบของคู่กรณี แม้ในประเทศอังกฤษหรือสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นประเทศที่มีความก้าวหน้าในกิจการพาณิชย์นาวีเป็นอย่างมากก็ยังมีปัญหาในการพิจารณาประเด็นดังกล่าวเช่นเดียวกัน ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ ศาลจะไม่เพียงพิจารณาว่าใครคือผู้ลงนามในใบตราส่งเท่านั้น แต่จะพิจารณาจากข้อเท็จจริง เจตนาของคู่กรณีและพฤติการณ์แวดล้อมประกอบการวินิจฉัยคดีด้วย

เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือไม่ว่าจะเป็นการชาร์เตอร์เรือแบบใด ดังนั้น จึงมีปัญหาว่าจะนำกฎหมายใดมาใช้ในการพิจารณาสภาพความรับผิดชอบของคู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจแบ่งแยกปัญหาในการพิจารณาสภาพความรับผิดชอบได้เป็น 3 กรณี ดังนี้

1. ในกรณีที่มีการออกใบตราส่งตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ และใบตราส่งนั้นได้ออกให้กับบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่ชาร์เตอร์เรอร์จะเกิดปัญหาว่าบุคคลใดที่จะต้องรับผิดชอบความเสียหายสูญหายของสินค้าต่อผู้รับตราส่งและจะนำกฎหมายใดมาบังคับใช้กับความสัมพันธ์ของคู่กรณี ถึงแม้ว่าในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 5 จะได้กล่าวถึงการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกเรือไว้ว่า ให้นำบทบัญญัติในเรื่องสิทธิหน้าที่ของผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งตาม พรบ.ฉบับนี้มาใช้บังคับกับการออกใบตราส่งในกรณีนี้ด้วยก็ตาม แต่คำว่าสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกเรือตาม พรบ. นี้ก็ไม่ได้มีการนิยามความหมายว่ามีความหมายรวมถึงสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ด้วยหรือไม่ ดังนั้น เมื่อมีการออกใบตราส่ง ตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้แล้ว จะต้องนำ พรบ. มาบังคับใช้กับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งหรือไม่ ก็ยังเป็นประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณา

2. ในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาด้วยกันเองนั้นหากกรณีข้อพิพาทใด ๆ เกิดขึ้นจากสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้แล้ว ก็ไม่มีกฎหมายใดที่จะนำมาบังคับใช้ได้โดยตรงและ

เหมาะสมเนื่องจากสัญญาใหม่ชาร์เตอร์พาร์ตี้เป็นสัญญาที่ไม่มีรูปแบบตามกฎหมายไทย อย่างไรก็ตาม ศาลจะปฏิเสธไม่วินิจฉัยคดีโดยอ้างว่าไม่มีกฎหมายบังคับใช้กับคดีไม่ได้ ซึ่งศาลฎีกาได้เคยนำบทบัญญัติในเรื่องการเช่าทรัพย์สินในประเด็นเรื่องการบอกเลิกสัญญา ความชำรุดบกพร่องของทรัพย์สินที่เช่า อายุความในการฟ้องเรียกร้องค่าเช่า มาปรับใช้กับกรณีพิพาทตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3705/2528) ซึ่งในกรณีผู้เขียนมีความเห็นว่าการนำบทบัญญัติเรื่องการเช่าทรัพย์สินมาใช้เป็นความพยายามของศาลในการที่จะหากกฎหมายมาบังคับใช้กับคดี ซึ่งในกรณีเป็นการเทียบเคียงกฎหมายเรื่องการเช่าทรัพย์สินในฐานะที่เป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง อย่างไรก็ตาม การนำกฎหมายในเรื่องเช่าทรัพย์สินมาใช้ก็ไม่เหมาะสมเนื่องจากการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ไม่ได้มีการส่งมอบการครอบครองทรัพย์สินโดยเด็ดขาดเหมือนกับการเช่าทรัพย์สิน และวิธีการปฏิบัติของคู่สัญญาในสัญญาทั้ง 2 ประเภทก็ไม่มี ความคล้ายคลึงกันเลย เนื่องจากการใช้เรือจะมีความแตกต่างกับการใช้ทรัพย์สินโดยทั่วไปเพราะเรือจะต้องเดินทางเสี่ยงภัยในทะเลอยู่ตลอดเวลาและหากจะนำกฎหมายต่างประเทศมาบังคับใช้ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไป โดยเทียบเคียงจากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2496 ที่ศาลฎีกาได้นำพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาบังคับใช้กับข้อพิพาทเรื่องการประกันภัยทางทะเลนั้น ผู้เขียนเข้าใจว่า หากจะนำหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษ หรือสหรัฐอเมริกามาใช้ก็คงจะมีปัญหาเนื่องจากในเรื่องใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ นี้ ไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแต่มีคำพิพากษาของศาลเป็นบรรทัดฐานในการพิจารณาคดีเพราะตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ คำพิพากษาของศาลก็ถือเป็นกฎหมายเช่นเดียวกัน ศาลไทยอาจจะไม่ยอมรับหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ในเรื่องการชาร์เตอร์เรือดังกล่าวนี้ เพราะระบบกฎหมายของประเทศไทยเป็นระบบกฎหมายแบบประมวลกฎหมาย ซึ่งคำพิพากษาของศาลไม่ถือเป็นกฎหมายเหมือนกับระบบกฎหมายคอมมอนลอว์

3. นอกจากปัญหาในเรื่องการเลือกกฎหมายที่เหมาะสมมาบังคับใช้กับกรณีพิพาทแล้ว ปัญหาในเรื่องอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องก็เป็นปัญหาที่สำคัญเนื่องจากสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ เป็นสัญญาที่ไม่มีรูปแบบตามกฎหมายไทย ดังนั้น จึงต้องนำอายุความทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ คือมีอายุความ 10 ปี ในกรณีผู้เขียนมีความเห็นว่าการนำ

อายุความ 10 ปีมาใช้บังคับนั้นไม่น่าจะเป็นการเหมาะสม เนื่องจากการชำระเตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ นี้ โดยส่วนมากแล้วจะเป็นการประกอบธุรกิจโดยมีจุดประสงค์เพื่อการแสวงหา ผลกำไรหากเจ้าของเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์ต้องผูกพันรับผิดชอบตามข้อตกลงในสัญญา โดยมีระยะเวลา ถึง 10 ปีแล้ว ก็ไม่น่าจะเป็นการส่งเสริมธุรกิจการชำระเตอร์เรือแต่อย่างใด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรณีที่มีการออกใบตราส่งตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ และผู้รับตราส่งได้ใช้สิทธิฟ้อง เรียกค่าเสียหายในความสูญหาย เสียหายของสินค้า หากผู้รับตราส่งสามารถใช้สิทธิในการฟ้อง เรียกร้องตามใบตราส่งโดยมีกำหนดอายุความ 10 ปีแล้ว ก็คงจะไม่มีใครอยากจะประกอบการ รับขนสินค้าทางทะเล ในกรณีนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าอายุความในการฟ้องเรียกค่าเสียหายตามใบ ตราส่งควรจะเทียบเคียงกับอายุความในเรื่องการรับขนของทางทะเลตามพรบ. การรับขนของ ทางทะเล คือมีกำหนดอายุความ 1 ปี ก็น่าจะเป็นการเหมาะสมกว่า และในส่วนของอายุความ ในการฟ้องเรียกร้องตามสัญญาชำระเตอร์เรือนั้นก็ควรจะมีกำหนดอายุความน้อยกว่า 10 ปี ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงระยะเวลาในการรวบรวมพยานหลักฐานของคู่สัญญาประกอบกับความคล่องตัวในการ ประกอบธุรกิจการชำระเตอร์เรือดังที่กล่าวมาข้างต้นด้วย

ข้อเสนอแนะ

จากประเด็นปัญหาที่กล่าวมาข้างต้นนี้ จะเห็นได้ว่ายังมีความไม่แน่นอนในการหาบท กฎหมายมาปรับใช้กับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ที่จะก่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรม แก่คู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง นอกจากนั้นแล้วคู่กรณีทุกฝ่ายจะไม่ทราบถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบ เบื้องต้นของตนเลยว่าเป็นประการใด ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปัญหาดังต่อไปนี้

1. เนื่องจากข้อตกลงในสัญญามาตรฐานการชำระเตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นข้อตกลงที่มีที่มาจากจารีตประเพณีและธรรมเนียมปฏิบัติของการชำระเตอร์เรือ ซึ่งเป็น แนวปฏิบัติที่ใช้กันแพร่หลายทั่วไปในกิจการพาณิชย์นาวี ข้อตกลงดังกล่าวมีลักษณะที่ไม่ขัดกับความ สงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดี และไม่เป็นการพินาศวิสัยที่คู่สัญญาจะปฏิบัติ ดังนั้น ในกรณีที่มีข้อ พิพาทตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ และหากจะต้องใช้กฎหมายไทยบังคับกับกรณีแล้ว ศาลจะ ต้องยอมรับข้อตกลงระหว่างคู่สัญญาให้ใช้บังคับกันได้ ถึงแม้ว่าสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะมี

ลักษณะ เป็นสัญญา ไม่มีรูปแบบตามกฎหมายไทยก็ตาม (กล่าวคือ เป็นสัญญาที่อยู่นอกเหนือจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎหมายอื่น)

ส่วนประเด็นในการ เลือกกฎหมายใช้บังคับแก่กรณีพิพาทนั้น ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะว่า การที่ศาลยอมรับบังคับตามข้อตกลงในสัญญาจะเป็นวิธีการที่เหมาะสมมากกว่าการพยายามนำบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือกฎหมายอื่นมาใช้ เช่น กฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์ จ้างทำของ หรือการรับขนของทางทะเล ตามพรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เนื่องจากสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นสัญญาที่มีวิธีการปฏิบัติแตกต่างไปจากกฎหมายลักษณะดังกล่าว การยอมรับบังคับตามข้อตกลงในสัญญานี้ จะเป็นการตรงกับเจตนาของคู่สัญญามากที่สุด และเป็นการสนับสนุนหลักในเรื่องความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา (autonomy of will) ในกรณีที่คู่สัญญาไม่ได้ตกลงไว้อย่างชัดเจนในประเด็นใด ศาลก็สามารถนำหลักกฎหมายในเรื่องการตีความสัญญา ตามมาตรา 368 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่บัญญัติว่า "สัญญานั้น ท่านให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริตโดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณี" มาใช้ในการตีความในประเด็นที่ไม่ชัดเจนดังกล่าว ซึ่งคำว่าประเพณีตามความหมายในมาตรานี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าหมายถึงประเพณีในการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

ดังนั้น การที่ศาลยอมรับบังคับตามข้อสัญญาจะก่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่คู่สัญญามากกว่าและเป็นวิธีการที่เหมาะสมและสะดวกที่สุดที่จะนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาการไม่มีกฎหมายใช้บังคับแก่กรณีพิพาท

2. การบัญญัติกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือขึ้นใช้น่าจะเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาคดีที่ดีที่สุด โดยกำหนดความสัมพันธ์ สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญาและต่อบุคคลภายนอก (เป็นที่น่าสังเกตว่าประเทศอังกฤษหรือสหรัฐอเมริกาไม่มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องการชาร์เตอร์เรือ แต่มีหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ซึ่งมีที่มาจากคำพิพากษาของศาล) ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะว่ากฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือควรจะบัญญัติถึงการชาร์เตอร์เรือในทุกประเภท และควรมีข้อกำหนดในเรื่องต่าง ๆ โดยสังเขปดังต่อไปนี้

ก. บทนิยามความหมายของสัญญาชาร์เตอร์เรือประเภทต่าง ๆ ความหมายของเจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ ซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ และบุคคลภายนอกที่อาจเข้ามาเกี่ยวข้อง

กับการชำระค่าธรรมเนียม เช่น ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง และผู้ทรงใบตราส่ง

ข. กฎเกณฑ์ทั่วไปที่ใช้แก่สัญญาชำระค่าธรรมเนียมทุกประเภท เช่น ขั้นตอน และวิธีการในการทำสัญญา การแสดงเจตนา อายุความ เป็นต้น

ค. สาระสำคัญของสัญญาชำระค่าธรรมเนียมในแต่ละประเภทว่าควรมีข้อกำหนดใดบ้างในสัญญาชำระค่าธรรมเนียม เช่น ในสัญญาชำระค่าธรรมเนียมแบบใหม่ ชำระค่าธรรมเนียม พอร์ตี้ ควรมีข้อกำหนดเรื่องสภาพและคุณลักษณะของเรือ ระยะเวลาการชำระค่าธรรมเนียม ค่าตอบแทนการชำระค่าธรรมเนียม การยกเว้นค่าตอบแทนการชำระค่าธรรมเนียม ข้อกำหนดเกี่ยวกับการใช้เรือของชำระค่าธรรมเนียม เป็นต้น

ง. สิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือที่มีต่อชำระค่าธรรมเนียม เช่น การมีอำนาจในการควบคุมทางด้านการเดินเรือและการบริหารงานเรือ การส่งมอบเรือให้แก่ชำระค่าธรรมเนียม การเรียกค่าตอบแทนการชำระค่าธรรมเนียม การเรียกคืนเรือจากชำระค่าธรรมเนียมเมื่อชำระค่าธรรมเนียม ผิดนัดไม่ชำระค่าตอบแทนการจ่ายค่าจ้างนายเรือและลูกเรือ เป็นต้น

จ. สิทธิหน้าที่ของชำระค่าธรรมเนียมที่มีต่อเจ้าของเรือ เช่น การมีอำนาจควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการยื่นใบตราส่งให้นายเรือลงนาม หรือการลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่ง หน้าที่ในการจ่ายค่าตอบแทนการชำระค่าธรรมเนียม หน้าที่ในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า หน้าที่ในการจ่ายค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้เรือ ค่าเชื้อเพลิง ค่านำร่อง ค่าภาษีศุลกากร หน้าที่ในการชดเชยคืนแก่เจ้าของเรือในกรณีที่มีความเสียหายใดๆเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการปฏิบัติตามคำสั่งของชำระค่าธรรมเนียม เป็นต้น

ฉ. ความรับผิด ข้อยกเว้น และข้อจำกัดความรับผิดระหว่างคู่สัญญา ซึ่งอาจแบ่งแยกได้อีกเป็น 2 กรณีคือ

(1) ความรับผิดในเรื่องเกี่ยวกับสินค้า ในกรณีที่ชำระค่าธรรมเนียมได้นำเรือขนส่งสินค้าของตน ในกรณีที่มีความสูญหาย เสียหายเกิดแก่สินค้า เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบอย่างไร และควรมีข้อยกเว้น ข้อจำกัดความรับผิดไว้อย่างไร

(2) ความรับผิดในเรื่องเกี่ยวกับความเสียหายที่เกี่ยวกับเรือ หรือการใช้เรือ เช่น การนำเรือเข้าไปยังท่าเรืออันตรายแล้วเกิดความเสียหายขึ้นแก่เรือหรือคนบนเรือ

ความรับผิดชอบในกรณีที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ในการเดินทะเล เป็นต้น

ข. การออกไปตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ

ในประเด็นนี้ควรจะมีข้อกำหนดในเรื่องผลของการลงนามในใบตราส่งต่อผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่ง บุคคลที่จะต้องผูกพันรับผิดชอบความเสียหาย สูญหายของสินค้าตามใบตราส่ง สถานะของใบตราส่ง เป็นต้น

ข. ความรับผิดชอบ ย่อยกเว้น ข้อจำกัดความรับผิดชอบคู่สัญญาต่อบุคคลภายนอก ซึ่งอาจแบ่งแยกได้เป็น 2 กรณีคือ

(1) ความรับผิดชอบในเรื่องของสินค้า ในกรณีที่มีการออกไปตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ และ

(2) ความรับผิดชอบในเรื่องเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดจากเรือ

ญ. ข้อกำหนดเรื่องการชาร์เตอร์เรือช่วง และความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ และซับ-ชาร์เตอร์เรอร์

3. หากการบัญญัติกฎหมายเฉพาะขึ้นใหม่จะทำให้เกิดความยุ่งยาก ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะว่าควรจะมีการแก้ไข พรบ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งได้บัญญัติขึ้นโดยมีเหตุผลเพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอก ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง พรบ. การรับขนของทางทะเลได้กล่าวถึงเรื่องการชาร์เตอร์เรือไว้ในมาตรา 5 โดยมีเจตนาที่คุ้มครองบุคคลภายนอกที่ได้รับใบตราส่งที่ออกในกรณีที่มีการขนส่งสินค้าตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ และเนื่องจากพรบ. ก็ไม่ได้นิยามความหมายของคำว่าสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไว้ ดังนั้น จึงอาจแก้ไขได้โดยการนิยามความหมายของคำว่าสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือโดยให้หมายความรวมถึงสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ पार्टี ด้วย ซึ่งหากมีการแก้ไขดังกล่าวแล้ว สิทธิหน้าที่ของผู้ขนส่งกับบุคคลภายนอกที่ได้รับใบตราส่งจากการขนส่งสินค้าภายใต้สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ पार्टี จะต้องเป็นไปตามที่พรบ. กำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการให้ความคุ้มครองผู้รับตราส่งซึ่งเป็นบุคคลภายนอก และไม่มีส่วนรู้เห็นกับข้อตกลงตามสัญญาชาร์เตอร์เรือระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์แต่อย่างใด