

ความรับผิดชอบของคู่กรณีทุกฝ่ายตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ในกรณีเกิดความ

สูญหาย เสียหายแก่สินค้า : พิจารณาตามกฎหมายไทย

สถานะของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ตามกฎหมายไทย

ในปัจจุบันนี้ ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการชาร์เตอร์เรือ ในกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้นตามสัญญาดังกล่าว จึงมีปัญหว่าในการพิจารณาสถานะและสภาพความรับผิดชอบคู่สัญญา ศาลจะนำกฎหมายใดมาปรับใช้ กฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยนั้น ได้มีการกล่าวถึงการชาร์เตอร์เรือไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลมาตรา 5 ได้กล่าวถึงการชาร์เตอร์เรือว่าเป็นสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ และในพระราชบัญญัติการกักเรือมาตรา 3 (ก) ได้ใช้คำว่า สัญญาเกี่ยวกับการเช่าเรือ ถึงแม้ว่าจะใช้คำแตกต่างกัน แต่ก็หมายถึงการชาร์เตอร์เรือทั้งสิ้น การที่ไม่มีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรืออาจจะทำให้ความเข้าใจสถานะของสัญญาชาร์เตอร์เรือคลาดเคลื่อนไปได้ เช่นในการใช้คำว่าสัญญาเช่าเรือ อาจจะทำให้มีความเข้าใจได้ว่า การเช่าเรือมีลักษณะเป็นอย่างไร เดียวกันกับการเช่าทรัพย์ซึ่งแท้จริงแล้วการชาร์เตอร์เรือกับการเช่าทรัพย์มีลักษณะที่แตกต่างกันอยู่มาก ดังนั้น การศึกษาว่าสัญญาชาร์เตอร์เรือมีสถานะอย่างไรตามกฎหมายไทยจึงเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็น ในหัวข้อนี้ จะได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ กับสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีลักษณะใกล้เคียงกับการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ดังนี้

1. สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ กับสัญญาเช่าทรัพย์สิน

สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มีลักษณะใกล้เคียงกับการเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยอยู่บ้าง เนื่องจากการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ คือ การที่เจ้าของเรือนำเรือมาให้ชาร์เตอร์เรอร์ได้ใช้หรือได้รับประโยชน์จากเรือในการขนส่งสินค้า ภายในกำหนดเวลาใดเวลาหนึ่ง และชาร์เตอร์เรอร์ตกลงจะชำระค่าตอบแทนจำนวนหนึ่งให้แก่เจ้าของเรือเพื่อเป็นการตอบแทนการใช้เรือนั้น

จะเห็นได้ว่า สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มีลักษณะคล้ายคลึงกับการเช่าทรัพย์สินอยู่หลายประการ กล่าวคือมีการใช้สอยทรัพย์สินภายในกำหนดเวลาหนึ่ง และมีการจ่ายค่าตอบแทนเพื่อการได้ใช้ทรัพย์สินนั้น จากลักษณะดังกล่าวนี้ อาจทำให้พิจารณาได้ว่าสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นสัญญาเช่าอย่างหนึ่ง ศาลได้นำหลักในเรื่องการเช่าทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือ ดังปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3705/2528 แม้ว่าในคดีนี้ศาลจะไม่ได้กล่าวไว้ในคำพิพากษาโดยตรงว่าสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นสัญญาเช่าทรัพย์สิน แต่จากการที่ศาลได้นำบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะเช่าทรัพย์สินมาวินิจฉัยโดยไม่ได้มีการวินิจฉัยประเด็นว่าการชาร์เตอร์เรือนั้นเป็นสัญญาอะไรตามกฎหมายไทย ก็อาจถือได้ว่าศาลได้ถือว่าสัญญาใหม่ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นสัญญาเช่าทรัพย์สิน

ศาสตราจารย์ ดร.มานะ พิทยาภรณ์ ได้เสนอความเห็นเกี่ยวกับการเช่าเรือเพื่อขนของไปสิงคโปร์ โดยเจ้าของเรือต้องมาทำงานเป็นกัปตันเรือด้วยถือว่าเป็นการเช่าทรัพย์สิน โดยได้ยกคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 53/2507 มาเป็นเหตุผลสนับสนุนซึ่งในฎีกาดังกล่าวศาลได้พิพากษาว่า

"ขอเช่ารถเกรดมาเพื่อเคลียร์ดินทำถนน โดยยอมจ่ายค่าสีหอรของรถในอัตราวันละ 1,000 บาท และยอมจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าแรงงาน ทั้งเงินเพิ่มพิเศษและเงินยังชีพพนักงานขับรถ เป็นการเช่าทรัพย์สิน"

ผู้เขียนมีความเห็นว่าการที่ดร.มานะนำข้อเท็จจริงของคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวมาสนับสนุนความเห็นว่าการเช่าเรือโดยมีกัปตันให้บริการด้วยนั้น เป็นการเช่าทรัพย์สินจึงไม่น่าจะเหมาะสม แม้ว่าจะมีข้อเท็จจริงบางส่วนใกล้เคียงกับการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์

พาร์ตี ในลักษณะที่ผู้ให้เช่าจะต้องนำทรัพย์สินที่เช่ามาให้ผู้เช่าได้ใช้งาน โดยผู้ให้เช่าได้จัดคนขับรถมาทำหน้าที่ในการควบคุมการทำงานของทรัพย์สิน แต่เมื่อพิจารณาในรายละเอียดระหว่างการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี กับการเช่ารถเกรตตามคำพิพากษานี้ก็ยังมีข้อแตกต่างกันอยู่มาก กล่าวคือตามคำพิพากษาดังกล่าว ผู้เช่าจะต้องจ่ายค่าตอบแทนถึงสองกรณีด้วยกันคือ จ่ายค่าเช่ารถเกรตกรณีหนึ่งและจ่ายค่าจ้างให้แก่คนขับรถอีกกรณีหนึ่ง แต่ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี ค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือจะรวมถึงค่าตอบแทนในการใช้เรือรวมทั้งการให้บริการของนายเรือและลูกเรือด้วย ส่วนค่าจ้างนายเรือและลูกเรือในการให้บริการเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือ

ในประเทศที่ใช้กฎหมายแบบหลายลักษณะอักษร เช่นเดียวกับประเทศไทย เช่น ประเทศฝรั่งเศส* แม้ว่าจะมีกฎหมายเกี่ยวกับการเช่าทรัพย์สินไว้แล้วก็ตามก็ยังคงต้องบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือขึ้นเป็นการเฉพาะ โดยได้สังเกตเห็นว่ารายละเอียดของการชาร์เตอร์เรือกับการเช่าทรัพย์สินธรรมดาแล้วยังแตกต่างกันอยู่อย่างมาก ดังนั้น การที่จะนำกฎหมายในลักษณะเช่าทรัพย์สินไปใช้ในการวินิจฉัยเกี่ยวกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี จึงอาจจะไม่เหมาะสมกับข้อเท็จจริง และอาจทำให้คู่สัญญาไม่ได้รับความยุติธรรมอย่างแท้จริง ในหัวข้อนี้จะได้ศึกษาถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายเกี่ยวกับการเช่าทรัพย์สินและสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี เปรียบเทียบกันดังนี้

1.1 วัตถุประสงค์สัญญา

ลักษณะสำคัญของสัญญาเช่าทรัพย์สินจากนิยามตามมาตรา 537 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดให้ผู้ให้เช่าตกลงให้ผู้เช่าได้ใช้หรือได้รับประโยชน์ในทรัพย์สินที่เช่า อาจตรงกับกรการชาร์เตอร์เรือในบางประเภทเช่นการชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat or Demise

* กฎหมายของฝ่ายบริหารเลขที่ 66-1078 ฉบับลงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ.1966 และกฎหมายเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือฉบับลงวันที่ 18 มิถุนายน 1966

Charter) ซึ่งชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้มีอำนาจเด็ดขาดในการควบคุมเรือ ทั้งอำนาจในการเดินเรือ การบริหารงานเรือ และอำนาจการควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์ เจ้าของเรือมีหน้าที่เพียงการส่งมอบเรือให้กับชาร์เตอร์เรอร์ตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้เท่านั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าเจ้าของเรือได้ส่งมอบการครอบครองเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์อย่างเด็ดขาด การชาร์เตอร์เรือเปล่าจึงมีความใกล้เคียงกับการเช่าทรัพย์สินมากกว่าการชาร์เตอร์เรือแบบอื่น แต่ในการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เจ้าของเรือจะต้องส่งมอบเรือให้ชาร์เตอร์เรอร์ได้ใช้หรือได้รับประโยชน์จากเรือเฉพาะการควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์เท่านั้น เจ้าของเรือยังมีอำนาจหน้าที่อื่นๆ เกี่ยวกับเรืออยู่ เช่น การให้บริการทางการเดินเรือ การจัดการเรือ การจัดให้มีนายเรือลูกจ้างประจำเรือไว้บังคับเรือและดูแลบำรุงรักษาเรือตลอดเวลาในการชาร์เตอร์เรือ ซึ่งเป็นการส่งมอบการครอบครองให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์แต่บางส่วนเท่านั้น ไม่เหมือนกับการส่งมอบการครอบครองโดยเด็ดขาดเช่นการชาร์เตอร์เรือเปล่า นอกจากนี้ การเช่าทรัพย์สินโดยทั่วไป ผู้ให้เช่ามีหน้าที่เพียงส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ผู้เช่าเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องจัดคนไปให้บริการกับทรัพย์สินดังกล่าวแต่อย่างใด อาจจะกล่าวได้ว่าวัตถุแห่งสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ประกอบด้วยทรัพย์สินคือเรือและการให้บริการเกี่ยวกับเรือ ซึ่งแตกต่างกับวัตถุแห่งสัญญาเช่าทรัพย์สินที่จะมีเพียงทรัพย์สินที่เช่าเท่านั้น

1.2 การใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่เช่า

การชาร์เตอร์เรือตามสัญญามาตรฐานใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้เรือจะต้องเดินทางในทะเลซึ่งมีความเสี่ยงภัยแตกต่างจากการเช่าทรัพย์สินอื่น ดังนั้นในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้จะมีข้อสัญญาเกี่ยวกับข้อจำกัดการใช้เรือ (Trading Limit) ข้อสัญญาดังกล่าวจะกำหนดให้ใช้เรือเฉพาะในอาณาเขตของทะเลบริเวณใดบริเวณหนึ่ง เพราะสภาพของเรือไม่สามารถใช้ได้กับอาณาเขตของทะเลทุกแห่ง เช่น บริเวณทะเลแถบขั้วโลกจะต้องใช้เรือที่สามารถตัดน้ำแข็งได้ และการใช้เรือตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องใช้เรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยนายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ในการนำเรือขนส่งสินค้าจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่งตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือเท่านั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะนำเรือไปทำอย่างอื่นไม่ได้ แต่ในกรณีการเช่าทรัพย์สินโดยทั่วไป ผู้เช่าจะต้องใช้ทรัพย์สินที่เช่าตามที่

ระบุไว้ในสัญญาหรือใช้ตามประเพณีนิยมปกติ เช่น การเช่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล ผู้เช่าอาจนำรถยนต์นั้นไปขับเพื่อการท่องเที่ยวหรือไปรับส่งคนโดยสารก็ได้ แต่จะนำไปบรรทุกสินค้าเช่นเดียวกับรถบรรทุกไม่ได้เนื่องจากไม่เป็นการใช้ทรัพย์สินตามประเพณีนิยมปกติ (มาตรา 552)

1.3 ข้อสัญญาว่าด้วยการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าตอบแทน

เนื่องจากการใช้เรือตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ โดยปกติแล้วมักจะชาร์เตอร์เรือกันเป็นระยะเวลาาน ซึ่งภายในกำหนดระยะเวลาดังกล่าวเรืออาจจะเกิดความชำรุดบกพร่องและไม่สามารถใช้งานได้ตามปกติ หรือจำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาเรือตามปกติ เช่น การนำเรือขึ้นอู่แห้ง (Dry Dock) การตรวจสอบสภาพเครื่องจักร เครื่องยนต์ของเรือ ทั้งนี้เพื่อรักษาสภาพความสมบูรณ์ของเรือในการเดินทางเลี้ยวตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ ในสัญญาเช่าทรัพย์สินการซ่อมแซมเล็กน้อยกฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้เช่า (มาตรา 553) ในกรณีต้องซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าเป็นเวลานานเกินสมควร เป็นเหตุให้ทรัพย์สินนั้นไม่เหมาะแก่การจะใช้ประโยชน์ผู้เช่าจะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้ (มาตรา 556) ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เจ้าของเรือมีสิทธินำเรือเข้าทำการซ่อมแซมได้ตามกำหนดระยะเวลาที่จำเป็น โดยชาร์เตอร์เรอร์ไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือในช่วงเวลาที่เรือไม่สามารถใช้งานได้ตามปกติ (Off - hire) อย่างไรก็ตาม สิทธิของชาร์เตอร์เรอร์ในการไม่ต้องชำระค่าตอบแทนนี้จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาเท่านั้น ซึ่งในเรื่องการเช่าทรัพย์สินโดยปกติทั่วไปหากไม่ได้กำหนดไว้โดยแจ้งชัดในสัญญา ผู้เช่าจะปฏิเสธไม่ชำระค่าเช่าเนื่องจากการชำรุดบกพร่องของทรัพย์สินที่เช่าไม่ได้ แต่ผู้เช่าจะต้องเรียกให้ผู้ให้เช่าเข้าจัดการซ่อมแซมภายในระยะเวลาอันสมควรเสียก่อน เมื่อผู้ให้เช่าไม่ทำการซ่อมแซมแล้วผู้เช่าจึงมีสิทธิบอกเลิกสัญญา (มาตรา 551)

1.4 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เช่า

ในการเช่าทรัพย์สิน ผู้เช่าจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมดอันเกิดจากการใช้ทรัพย์สินที่เช่านั้น โดยผู้ให้เช่าไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการใช้ทรัพย์สินดังกล่าวแต่อย่างใดแต่ในสัญญาใหม่ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะกำหนดหลักเกณฑ์ไว้อย่างชัดเจนว่า เจ้าของเรือจะ

ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการให้บริการของเรือทั้งหมดเช่นค่าจ้างนายเรือและลูกเรือ ค่าประกันภัยเรือและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเรือตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ ส่วนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ เป็นหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ในการออกค่าใช้จ่ายดังกล่าว เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าใช้จ่ายในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า เป็นต้น

1.5 การครอบครองทรัพย์สินที่เช่า

ในการเช่าทรัพย์สิน ผู้ให้เช่าจะต้องส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าให้แก่ผู้เช่า (มาตรา 546) เพื่อให้ผู้เช่าได้ใช้หรือได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินนั้น ซึ่งเป็นการส่งมอบการครอบครองทรัพย์สินให้แก่ผู้เช่า ผู้ให้เช่ามีอำนาจเพียงเข้าไปตรวจทรัพย์สินที่เช่า เป็นครั้งคราวภายในกำหนดเวลาอันสมควรเท่านั้น (มาตรา 555) แต่ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ เจ้าของเรือยังมีอำนาจเหนือเรือในด้านการเดินเรือและการบริหารงานเรือ ส่วนชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจเหนือเรือในเชิงพาณิชย์ แม้ว่าในสัญญาจะใช้คำว่าเจ้าของเรือต้องส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ก็ตาม ความหมายของการส่งมอบในสัญญาใหม่ชาร์เตอร์พาร์ตี้ ไม่ได้หมายความว่าเจ้าของเรือจะต้องส่งมอบการครอบครองเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์โดยเด็ดขาดเหมือนกับการส่งมอบการครอบครองทรัพย์สินที่เช่าให้แก่ผู้เช่าตามสัญญาเช่าทรัพย์สิน

1.6 หน้าที่ในการนำสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์

นอกจากเจ้าของเรือจะมีหน้าที่ส่งมอบเรือ และจัดนายเรือและลูกจ้างบนเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์แล้ว เจ้าของเรือยังมีหน้าที่อื่นนอกเหนือจากการส่งมอบเรือคือหน้าที่ในการดูแลรักษาสินค้าบนเรือ และนำสินค้าที่บรรทุกบนเรือไปให้ถึงท่าเรือปลายทางโดยปลอดภัย และส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับสินค้า หน้าที่ของเจ้าของเรือที่กล่าวข้างต้นเป็นหน้าที่ที่สำคัญและจำเป็นของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ แต่ในเรื่องการเช่าทรัพย์สิน ผู้ให้เช่ามีหน้าที่เพียงส่งมอบทรัพย์สินที่เช่า และซ่อมแซมทรัพย์สินที่เช่าเท่านั้น ผู้ให้เช่าไม่ได้มีหน้าที่เช่นเดียวกับเจ้าของเรือตามที่กล่าวมาแต่อย่างใด

1.7 การสิ้นสุดของสัญญาและการส่งมอบทรัพย์สินที่เช่าคืนเมื่อครบกำหนดเวลา

ในสัญญาเช่าทรัพย์สิน มาตรา 570 ผู้เช่าต้องคืนทรัพย์สินที่เช่าให้แก่ผู้เช่าพื้นที่ที่ครบกำหนดเวลาการเช่าหรือสัญญาเช่าสิ้นสุดลง และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาเช่าหากผู้เช่ายังคงครองทรัพย์สินอยู่ต่อไปโดยผู้ให้เช่าไม่พักท้วง กฎหมายให้ถือว่าคู่สัญญาได้แสดงเจตนาทำสัญญากันต่อไป หากมีการนำมาตรานี้ไปใช้บังคับกับการเช่ารถยนต์เรือแบบใหม่ รถยนต์ พาร์ตี้ แล้ว จะเกิดปัญหาอย่างยิ่ง เพราะการเดินทางของเรือในท้องทะเลเรืออาจเผชิญพายุและไม่สามารถจะกำหนดได้แน่นอนว่าเรือจะมาถึงท่าเรือได้ภายในวันใด ความล่าช้าในการส่งมอบเรือคืนถือว่าเป็นเรื่องปกติและเป็นที่ยอมรับกันในการเช่ารถยนต์เรือ ถึงแม้ว่าจะครบกำหนดเวลาตามสัญญาเช่ารถยนต์เรือแล้วก็ตาม หากเรือดังกล่าวอยู่ในระหว่างการเดินทาง นายเรือก็ยังคงมีหน้าที่ต้องนำเรือไปยังจุดหมายปลายทางตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ แต่เจ้าของเรือมีสิทธิคิดค่าตอบแทนจากการนั้น (ดูหัวข้อ 4.2)

1.8 อายุความ

อายุความกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินได้กำหนดอายุความไว้ 3 กรณีคือ อายุความกรณีผู้ให้เช่าฟ้องผู้เช่าเกี่ยวกับสัญญาเช่าตามมาตรา 563 มีอายุความ 6 เดือน นับแต่วันส่งคืนทรัพย์สินที่เช่า และกรณีเรียกค่าเช่าค้างชำระตามมาตรา 193/33(3) มีอายุความ 5 ปี และการเรียกเอาค่าเช่าของผู้ประกอบธุรกิจให้เช่าสังหาริมทรัพย์ตามมาตรา 193/34(6) มีอายุความ 2 ปี จะเห็นได้ว่าอายุความเกี่ยวกับการเช่าทรัพย์สินจะมีอายุความสูงสุดเพียง 5 ปี เฉพาะกรณีเรียกค่าเช่าค้างชำระของผู้ไม่ได้ประกอบอาชีพให้เช่าสังหาริมทรัพย์เท่านั้น หากจะนำอายุความตามสัญญาเช่าทรัพย์สินมาใช้บังคับกับสัญญาใหม่ รถยนต์ พาร์ตี้ จะเห็นได้ว่าอายุความที่จะนำมาใช้จะมีอยู่ 2 กรณี คืออายุความ 2 ปี เพื่อการเรียกค่าเช่าเพราะเจ้าของเรือเป็นผู้ประกอบอาชีพในการให้เช่าทรัพย์สิน และอายุความ 6 เดือนสำหรับการฟ้องร้องใดๆ อันเกี่ยวกับสัญญาเช่ารถยนต์เรือผู้เขียนมีความเห็นว่ากรณีพิพาทเกี่ยวกับสัญญาเช่ารถยนต์เรือนี้การรวบรวมพยานหลักฐาน และการพิสูจน์ข้อเท็จจริงจะใช้เวลามากกว่าการรวบรวมพยานหลักฐานเรื่องการเช่าทรัพย์สินโดยปกติทั่วไป เนื่องจากเรือจะต้องเดินทางไปยังท่าเรือต่าง ๆ ในหลายประเทศ

ดังนั้น หากจะนำอายุความ 6 เดือนมาใช้บังคับก็จะเป็นอุปสรรคต่อคู่กรณีในการฟ้องคดีอย่างมาก การเปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่างของสัญญาเช่าทรัพย์สินกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ พอสังเขปในข้างต้นจะเห็นได้ว่า หากจะนำกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินไปปรับใช้กับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ แล้วจะมีความไม่เหมาะสม เนื่องจากสัญญาทั้งสองแบบนี้มีความแตกต่างกันอยู่หลายประการดังนั้น การนำกฎหมายในเรื่องการเช่าทรัพย์สินมาปรับใช้ จึงอาจจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่คู่กรณีได้

2. สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ กับสัญญาจ้างทำของ

การชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ เจ้าของเรือจะต้องให้บริการทางด้าน การเดินเรือและการใช้เรือตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง การให้บริการดังกล่าวนี้ อาจเทียบเคียงได้กับการจ้างทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งในหัวข้อนี้จะได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของการจ้างทำของกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ ดังต่อไปนี้

2.1 วัตถุประสงค์สัญญา

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 578 บัญญัติว่า "อันว่าจ้างทำของนั้นคือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้างตกลงรับทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงให้สินจ้าง เพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น" จากบทบัญญัติดังกล่าว วัตถุประสงค์สัญญาจ้างทำของคือการทำงานให้สำเร็จ การที่เจ้าของเรือนำเรือพร้อมลูกเรือให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์นั้น วัตถุประสงค์สัญญาไม่ใช่อยู่ที่ผลสำเร็จในการที่เรือสามารถบรรทุกสินค้าไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่งแต่อย่างใด เจ้าของเรือมีหน้าที่เพียงจัดเรือให้สมบูรณ์สำหรับการเดินทะเลและพร้อมสำหรับการขนส่งสินค้าตามปกติ โดยจัดให้มีนายเรือและลูกเรือทำหน้าที่บริการ ในการนำเรือบรรทุกสินค้าตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ตลอดระยะเวลาตามสัญญา เท่านั้นเมื่อเจ้าของเรือปฏิบัติหน้าที่ครบถ้วนถูกต้องแล้ว การที่เรือจะบรรทุกสินค้าไปถึงเมืองท่าอีกแห่งหนึ่งตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์หรือไม่ ไม่เป็นผลทำให้เจ้าของเรือจะต้องได้

รับหรือไม่ได้รับค่าตอบแทนการชำระเตอร์เรือแต่อย่างใด ดังนั้น ผลสำเร็จของการขนส่งสินค้าจึงไม่ใช่วัตถุประสงค์แห่งสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

2.2 วิธีการในการคำนวณค่าตอบแทน

ค่าตอบแทนของสัญญาจ้างทำของจะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการทำงานของผู้รับจ้าง หากผู้ว่าจ้างไม่มีงานให้ทำหรืองานที่ผู้รับจ้างทำไม่ประสบผลสำเร็จ ผู้รับจ้างก็ต้องรับผลแห่งความไม่สำเร็จของงานนั้นด้วยการไม่ได้รับค่าตอบแทน แต่ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ค่าตอบแทนที่เจ้าของเรือจะได้รับจะคำนวณจากระยะเวลาการชำระเตอร์เรือ โดยเริ่มคิดตั้งแต่วันที่ชำระเตอร์เรือได้รับมอบเรือจากเจ้าของเรือ ถึงแม้ว่าชำระเตอร์เรือได้รับมอบเรือจากเจ้าของเรือไปแล้วแต่ไม่มีสินค้าบรรทุกในเรือ กล่าวคือไม่มีงานให้เรือทำ ชาร์เตอร์เรือก็ยังจะต้องจ่ายค่าตอบแทนการชำระเตอร์เรือให้แก่เจ้าของเรืออยู่ ชาร์เตอร์เรือจะอ้างว่าเรือไม่ได้ทำการบรรทุกสินค้ามาปฏิเสธการจ่ายค่าตอบแทนการชำระเตอร์เรือไม่ได้

2.3 สินค้า

สินค้าในสัญญาจ้างทำของนั้นไม่จำเป็นจะต้องเป็นตัวเงินเสมอไป อาจจะเป็นการให้ทรัพย์สินอย่างอื่นซึ่งตีราคาเป็นเงินได้ ก็นับเป็นสินค้าตามสัญญาจ้างทำของแล้ว สำหรับสินค้าในส่วนของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ตามสัญญามาตรฐานนั้น ค่าตอบแทนการชำระเตอร์เรือที่ชำระเตอร์เรือจะต้องจ่ายแก่เจ้าของเรือจะต้องเป็นเงินตราเท่านั้น โดยในสัญญามาตรฐานการชำระเตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะกำหนดให้จ่ายเป็นเงิน (cash) ซึ่งจะเป็นเงินตราสกุลใดกันทั้งสองฝ่ายจะเป็นผู้ตกลงกัน และอาจชำระโดยผ่านวิธีการของธนาคารก็ได้

2.4 หน้าที่ของคู่สัญญา

โดยที่สัญญาจ้างทำของมีสาระสำคัญอยู่ที่ผลสำเร็จของงานที่รับจ้าง ดังนั้น หน้าที่ของผู้รับจ้างจึงเป็นหน้าที่ที่มุ่งให้การงานนั้นสำเร็จเป็นสำคัญ โดยผู้รับจ้างมีหน้าที่จัดหา

เครื่องมือเครื่องใช้สำหรับใช้ในการทำงาน (มาตรา 588) เช่น รับจ้างสร้างตึกผู้รับจ้างมีหน้าที่จัดหาเครื่องมือ ได้แก่ เครื่องผสมคอนกรีต ปั่นฉันทกรียง ฯลฯ อย่างไรก็ตาม ผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างอาจตกลงให้แตกต่างไปจากมาตรา 588 ได้ โดยหากกำหนดให้ผู้ว่าจ้างเป็นผู้จัดหาเครื่องมือแทนผู้รับจ้างแล้ว ผู้รับจ้างจะต้องชำระค่าเครื่องมือแก่ผู้ว่าจ้าง (คำพิพากษาฎีกาที่ 799/2527) นอกจากนี้เครื่องมือที่ใช้ในการทำงานที่จ้างแล้ว ในสัญญาจ้างทำของสัมภาระในการจ้างทำของนั้น ผู้ว่าจ้างจะต้องเป็นคนจัดหา ดังนั้น งานที่เกิดจากสัญญาจ้างทำของจะประกอบด้วยสัมภาระของผู้ว่าจ้างโดยใช้เครื่องมือของผู้รับจ้าง แต่ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เครื่องมือในการทำงานซึ่ง เมื่อเทียบเคียงกับสัญญาจ้างทำของแล้วอาจหมายถึงตัวเรือและอุปกรณ์ประจำเรือ ที่เจ้าของเรือมีหน้าที่จัดหาให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ และชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ในการจัดหาเชื้อเพลิงซึ่งเป็นสัมภาระให้แก่เจ้าของเรือเพื่อใช้ในการนำเรือไปทำงานที่จ้าง หน้าที่ของคู่สัญญา ในกรณีนี้จะใกล้เคียงกับการจ้างทำของแต่ชาร์เตอร์เรอร์ยังมีหน้าที่อื่น ๆ อีกเช่นหน้าที่ในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า และยังมีภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดังกล่าวด้วย

2.5 การจ้างช่วง

ในสัญญาจ้างทำของหากไม่ได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นผู้รับจ้างอาจเอางานที่ได้รับจ้างมาทั้งหมดหรือบางส่วน ไปให้ผู้รับจ้างช่วงคนอื่นทำอีกทอดหนึ่งได้ (มาตรา 607) เนื่องจากในสัญญาจ้างทำของจะมุ่งถึงผลสำเร็จของงานเป็นสำคัญ ส่วนในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เจ้าของเรือจะให้เรือลำอื่นมาทำงานแทนเรือที่ชาร์เตอร์กันไม่ได้ เนื่องจากคุณสมบัติของเรือถือเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น เจ้าของเรือจะมอบหมายช่วงให้เรือลำอื่นไปรับขนสินค้าตามสัญญาแทนไม่ได้

จากการเปรียบเทียบดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า สัญญาจ้างทำของกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มีข้อแตกต่างกันอยู่มาก ดังนั้น การนำหลักกฎหมายในเรื่องการจ้างทำของมาปรับใช้กับสัญญาใหม่ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จึงก่อให้เกิดความไม่เหมาะสมและไม่เป็นธรรมแก่คู่กรณีได้

3. สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ กับสัญญารับขนของทางทะเล

สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ กับสัญญารับขนของทางทะเลเป็นสัญญาการขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้นในกิจการพาณิชย์นาวีและอาจมีความเกี่ยวพันกัน โดยผู้รับขนของทางทะเลอาจจะเข้าทำสัญญาใหม่ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เพื่อนำเรือไปใช้ในการขนส่งของทางทะเลก็ได้ ถึงแม้ว่าจะเป็นสัญญาในการขนส่งสินค้าทางทะเลเช่นเดียวกัน แต่สัญญาทั้งสองประเภทนี้ก็มีความแตกต่างกันอยู่มาก ในหัวข้อนี้จะได้วิเคราะห์ความแตกต่างของสัญญาดังกล่าว โดยพิจารณาเปรียบเทียบสัญญารับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และสัญญามาตรฐานการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ดังต่อไปนี้

3.1 วัตถุประสงค์แห่งสัญญา

สัญญารับขนของทางทะเล มีวัตถุประสงค์แห่งสัญญาคือ การขนส่งของเท่านั้น พรบ.มาตรา 3 ได้นิยามความหมายของสัญญารับขนของทางทะเลไว้ว่า "สัญญารับขนของทางทะเล หมายความว่าสัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าเรือที่ในประเทศหนึ่ง ไปยังท่าเรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง "แต่วัตถุประสงค์ของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้จะมุ่งถึงการได้ใช้ประโยชน์จากเรือภายในเงื่อนไขและระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาเป็นสำคัญ

3.2 กฎหมายที่ใช้อยู่บังคับเกี่ยวกับสัญญา

ในสัญญารับขนของทางทะเลจะมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใช้บังคับกับความสัมพันธ์โดยกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาไว้ คู่สัญญาจะตกลงยกเว้นสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของตนให้น้อยกว่าที่พรบ. กำหนดไว้ไม่ได้หากมีข้อตกลงดังกล่าว ข้อตกลงนั้นจะไม่สามารถใช้บังคับได้ แต่ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ จะไม่มีกฎหมายใดๆ กำหนดความสัมพันธ์ของคู่สัญญาการกำหนดความสัมพันธ์จะขึ้นอยู่กับเจตนาของคู่สัญญาและอำนาจต่อรองระหว่างกันเท่านั้น ดังนั้น คู่สัญญาในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จึงสามารถที่จะตกลงเงื่อนไขกันเป็นอย่างไรก็ได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายกำหนดความรับผิดชอบของคู่สัญญาไว้เป็นการเฉพาะ



3.3 ค่าตอบแทน

สัญญารับขนของทางทะเล ผู้ขนส่งจะคำนวณค่าตอบแทนการขนส่งสินค้าตาม ปริมาณหรือน้ำหนักของสินค้าที่ขนส่ง ซึ่งเรียกว่าค่าระวาง หากผู้ส่งของหรือผู้รับของไม่จ่ายค่าระวาง ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้ได้ (มาตรา 4) แต่ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ชาร์เตอร์เรอร์ จะต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่เจ้าของเรือ โดยคำนวณจากระยะเวลาในการใช้ เรือ และจ่ายให้แก่เจ้าของเรือตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในสัญญา โดยไม่คำนึงถึงว่าชาร์เตอร์-เรอร์จะได้ใช้ระวางบรรทุกเรือในการขนส่งสินค้าหรือไม่

3.4 การกำหนดท่าเรือในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า

ในสัญญารับขนของทางทะเล ผู้ขนส่งจะเป็นผู้กำหนดเส้นทาง การเดินเรือ โดยมีเงื่อนไขล่วงหน้าถึงเส้นทาง การเดินเรือ และจะทำการขนส่งสินค้าไปตามเส้นทางเดินเรือที่กำหนดไว้ แต่การชาร์เตอร์เรอร์แบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะเป็นผู้ กำหนดท่าเรือในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าซึ่งนายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ในการนำเรือเข้าเทียบท่าเรือใด ๆ ตามความประสงค์ของชาร์เตอร์เรอร์

3.5 หน้าที่เกี่ยวกับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า

ผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลจะมีหน้าที่ในการบรรทุก จัดเก็บ และขนถ่ายสินค้า โดยมีหน้าที่ดำเนินการนับตั้งแต่ได้รับของจากผู้ส่งของ และต้องทำการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้มิสิทธิได้รับสินค้าเมื่อเรือไปถึงจุดหมายปลายทาง แต่ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ เจ้าของเรือมีหน้าที่เพียงจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเลเท่านั้น การบรรทุก จัดเก็บ เคลื่อน และขนถ่ายสินค้าเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของชาร์เตอร์เรอร์

3.6 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเรือและการขนส่ง

ตามสัญญารับขนของทางทะเล ผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการขนส่งของทางทะเลดังกล่าวทั้งสิ้นนับแต่รับของจากผู้ส่งของ จนถึงส่งมอบของแก่ผู้รับของ

แต่ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เจ้าของเรือมีหน้าที่เฉพาะในการบำรุงรักษาเรือให้มีสภาพสมบูรณ์ และพร้อมในการให้บริการแก่ชาร์เตอร์ รวมทั้งการจัดนายเรือและลูกเรือประจำเรือ และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการนี้เท่านั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะเป็นผู้ออกค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่านำร่อง ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับท่าเรือ ค่าใช้จ่ายในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า ค่าธรรมเนียมศุลกากรเองทั้งสิ้น

3.7 การมีอำนาจควบคุมเหนือเรือ

ตามสัญญารับขนของทางทะเล ผู้ส่งของจะไม่มีอำนาจในการควบคุมเรือ แต่การชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะเป็นผู้มีอำนาจควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์กล่าวคือมีอำนาจในการสั่งให้เรือเข้าเทียบท่าเพื่อทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือใด ๆ ตามความประสงค์ของตน

จากการเปรียบเทียบข้อแตกต่างระหว่างสัญญารับขนของทางทะเลกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ แล้วจะเห็นได้ว่าสัญญาสองประเภทนี้มีลักษณะที่แตกต่างกันอยู่มากถึงแม้ว่าจะเป็นสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเลเช่นเดียวกันก็ตาม

4. สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ กับสัญญาไม่มีรูปแบบ

สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ไม่ปรากฏว่าเป็นสัญญาที่กล่าวไว้ในบรรพ 3 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เกี่ยวกับเอกเทศสัญญาซึ่งมีอยู่ 23 ลักษณะ แต่อาจมีความใกล้เคียงกับกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์ ในส่วนของการที่เจ้าของเรือส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์เพื่อการใช้หรือได้รับประโยชน์จากเรือตามกำหนดระยะเวลาและเจ้าของเรือได้รับค่าตอบแทนจากชาร์เตอร์เรอร์เพื่อการนั้น และอาจจะคาบเกี่ยวกับการจ้างทำของ ในส่วนที่เกี่ยวกับการให้บริการของนายเรือและลูกเรือต่อชาร์เตอร์เรอร์ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะไม่เข้าลักษณะเอกเทศสัญญาลักษณะใด ก็ได้หมายความว่า สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะไม่สามารถใช้บังคับต่อกันได้ ศาสตราจารย์ ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมชได้กล่าวไว้ว่า "นิติกรรมสัญญาต่างๆ เท่าที่รู้จักซึ้งมีกำหนดอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3

นั้น หาใช่จำกัดจำนวนนิติกรรมสัญญาที่เอกชนจะพึงทำกันได้เพียงเท่านั้นไม้นิติกรรมสัญญาอื่นใด แม้จะมีลักษณะพลิกแพลง ไม่เข้า ในลักษณะ เอกเทศสัญญาที่กฎหมายรับรู้ไว้เลยก็ตาม ก็เป็นนิติกรรม สัญญาที่ทำขึ้นโดยชอบตามหลักกฎหมายทั่วไปของบรรพ 1 แล้ว ก็ยังมีผลบังคับได้บริบูรณ์ ทั้งที่เป็น กฎหมายที่ยังไม่รู้จกชื่อ (มาตรา 114) ที่เป็นหลักที่รับรองไว้แล้วในคำพิพากษาฎีกาที่ 931/2480 เช่น สัญญา เล่นแชร์ เปียหวย ซึ่งแม้ไม่มีชื่อปรากฏในประมวลกฎหมายของประเทศนี้ หรือประเทศ ไทหนศาลไทยก็ยังคงรับบังคับบัญชาให้ในฐานะ เป็นนิติกรรมสัญญาอย่างหนึ่ง นักกฎหมายบางคน พยายามริดสัญญา เล่นแชร์ เปียหวย ให้เข้าลักษณะ เอกเทศสัญญาใดสัญญาหนึ่ง ที่มีระบุไว้ในประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 โดยเทียบเคียงว่า เป็นไปในทางกู้ยืมเงินบ้าง เป็นสัญญา เข้าหุ้น ส่วนบ้างตัวแทนบ้างค้ำประกันบ้าง แต่ในที่สุดก็ดูเหมือนจะยอมรับกันว่าถ้าจะริดมา เป็นก็ต้อง เป็น สัญญา เหล่านี้รวมกันทั้งหมดหรือมิฉะนั้นก็ไม่เป็นอย่างหนึ่งอย่างใดเลย ทั้งนี้ย่อมจะชี้ให้เห็นว่า นิติกรรมสัญญาที่จะมีผลบังคับกันได้ นั้น ไม่จำเป็นต้องอยู่ในลักษณะ เอกเทศสัญญาใดสัญญาหนึ่งที่ กฎหมายระบุชื่อไว้เมื่อ เป็นนิติกรรมอย่างหนึ่งแล้ว ก็บังคับกันได้อยู่ในตัว โดยไม่จำเป็นต้องริดให้เข้า ลักษณะ เอกเทศสัญญาอย่างหนึ่งอย่างใดเสียก่อน" ¹

การยอมรับให้มีสัญญา ใหม่นอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดนั้น จะต้องพิจารณาจาก²

1. หลักเสรีภาพแห่งการทำสัญญา หรือหลักความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดง

เจตนา (Autonomy of Will)

โดยหลักแล้วบุคคลทุกคนจะมีเสรีภาพในการทำสัญญา เว้นแต่เสรีภาพ ของบุคคลนี้จะถูกจำกัดลง โดยสมัครใจของตนเท่านั้น ทั้งนี้ เพราะนักปรัชญากฎหมาย ในสมัยคริสต์ ศตวรรษที่ 18 เห็นว่า กฎเกณฑ์ที่ดีที่สุดจะใช้บังคับแก่สัญญานั้น จะไม่มีอะไรดีกว่ากฎเกณฑ์ที่คู่สัญญา

¹ เสนีย์ ปราโมช ศาสตราจารย์ ม.ร.ว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย นิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ อักษรศาสตร์, 2520) หน้า 12

² สำเรียง เมฆเกรียงไกร, "สัญญานอกบรรพ 3 : สัญญาเช่าพิเศษ", วารสาร นิติศาสตร์, 8 (ธันวาคม 2533) : 107-108.

ที่มีความเท่าเทียมกันเป็นผู้ตกลงกัน

2. หลักนิติกรรมทั่วไป

บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยนิติกรรมทั่วไปตาม ปพพ. ตั้งแต่มาตรา 149 ถึงมาตรา 193 และบทบัญญัติว่าด้วยสัญญาตั้งแต่มาตรา 354 ถึงมาตรา 394 ซึ่งหลักกฎหมายดังกล่าว เป็นหลักกฎหมายพื้นฐานของการกระทำนิติกรรมสัญญาทุกชนิด ดังนั้น การทำนิติกรรมสัญญาทุกชนิดจะต้องนำมาพิจารณาประกอบด้วยเสมอ

3. หลักกฎหมายต่างประเทศ

เนื่องจากในปัจจุบันมีความเจริญทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก จึงได้มีการนำเอาหลักกฎหมายของต่างประเทศมาใช้วินิจฉัยแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น ในอดีตที่ผ่านมานั้นอาจารย์ผู้สอนกฎหมายและผู้พิพากษาในประเทศไทยส่วนมากได้ศึกษากฎหมายในประเทศอังกฤษจึงมักนำเอาหลักกฎหมายของต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศอังกฤษมาใช้ประกอบการวินิจฉัย

เมื่อเป็นที่ยอมรับว่า สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นนิติกรรมสัญญา นอกบรรพที่สามารนำมาใช้บังคับได้ในกฎหมายไทย ดังนั้นเมื่อข้อความในสัญญาเป็นนิติกรรมที่ไม่ขัดต่อกฎหมาย และความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ก็สามารถบังคับใช้ระหว่างคู่สัญญาได้ อย่างไรก็ตามอาจมีบางกรณีที่คู่สัญญาในสัญญาใหม่ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ไม่ได้ตกลงกันได้โดยแจ้งชัดและเมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นจะต้องนำบัญญัติแห่งการตีความสัญญาทั่วไปมาใช้บังคับคือมาตรา 368 ซึ่งระบุว่า "สัญญานั้นท่านให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริตโดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณี" ปกติประเพณีในการนำมาตีความสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ควรจะเป็นประเพณีทางการค้าของการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ที่ได้ปฏิบัติกันระหว่างประเทศ การนำจารีตประเพณีต่างประเทศมาใช้ในการตีความสัญญา จะแตกต่างกับกรณีที่สัญญาไม่ได้ระบุไว้และจะต้องนำมาตรา 4 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับซึ่งกรณีดังกล่าวจะใช้จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ซึ่งผู้เขียนจะได้กล่าวต่อไป

กรณีที่ไม่มีการขอกำหนดครุบทันทีในสัญญา จะมีปัญหาว่าศาลจะนำกฎหมายใดมาวินิจฉัย เพราะศาลจะไม่พิจารณาคดีโดยอ้างว่าไม่มีกฎหมายบังคับเกี่ยวกับคดีไม่ได้ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 4 ได้บัญญัติอุดช่องว่างของกฎหมายไว้ตามลำดับดังนี้

1. ถ้าไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรก็ให้ใช้จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น
2. ถ้าไม่มีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นก็ให้อาศัยเทียบเคียงกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง
3. ถ้าไม่มีบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง ก็ให้ใช้หลักกฎหมายทั่วไป

ในกรณีของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะนำหลักการอุดช่องว่างกฎหมายตามขั้นตอนใดมาใช้ จะได้พิจารณาดังต่อไปนี้

1. จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นเกี่ยวกับใหม่ชาร์เตอร์ พาร์ตี้
ก่อนที่จะพิจารณาว่า จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นของการชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มีหรือไม่จะต้องพิจารณาว่าจารีตประเพณีตามมาตรา 4 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีความหมายอย่างไร

จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นตามมาตรา 4 ที่จะนำมาใช้ในกรณีไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษร จารีตประเพณีนั้นต้องมีลักษณะดังนี้

- 1.1 ต้องเป็นประเพณีซึ่งบุคคลในท้องถิ่นได้ถือปฏิบัติกันทั่วไปและต้องมีการสืบทอดต่อกันมา โดยไม่มีการสะดุดหยุดลงเนื่องจากการขัดขวางของบุคคลอื่น ถ้าหากมีความจำเป็นต้องหยุดใช้ประเพณีนั้นชั่วคราวเนื่องจากมีเหตุทางธรรมชาติ ไม่ถือเป็นการสะดุดหยุดลง
- 1.2 ต้องเป็นประเพณีที่ใช้กันมานานเกินความทรงจำของบุคคลในปัจจุบันว่าเป็นประเพณีตั้งแต่เมื่อใด
- 1.3 ต้องมีการใช้โดยสุจริตเปิดเผยหรือไม่ใช้กำลังบังคับ
- 1.4 ต้องเป็นประเพณีที่มีเหตุผลอันสมควร

1.5 ต้องเป็นประเพณีที่มีความแน่นอนทั้งสถานที่และบุคคลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการที่มีการปฏิบัติตามโดยแท้จริง

1.6 ต้องเป็นประเพณีที่ไม่ขัดต่อกฎหมายหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

1.7 ต้องเป็นประเพณีที่ไม่ใช่เป็นเรื่องเกี่ยวกับคดีอาญา เพราะ ประเพณีไม่อาจลบล้างกฎหมายอาญาได้³

มาตรา 4 ใช้คำว่าจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ซึ่งมีความหมายได้ 2 กรณีคือ

ก. ประเพณีนิยมทั่วไปของประเทศ

ข. ประเพณีนิยมกันเฉพาะท้องถิ่น

จากความหมายของทั้ง 2 กรณีดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าความหมายที่กว้างที่สุดของคำว่าจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นนั้น หมายถึงจารีตประเพณีที่มีการปฏิบัติกันในประเทศไทย กรณีนี้เทียบเคียงได้กับมาตรา 1 ของประมวลกฎหมายแพ่งสวิต 4 ดังนั้น จารีตประเพณีของการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ซึ่งเป็นจารีตประเพณีในการขนส่งระหว่างประเทศจึงไม่สามารถที่จะนำมาใช้เป็นจารีตประเพณีท้องถิ่นตามความหมายของมาตรานี้ได้

2. การนำกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งมาบังคับใช้กับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

³ ญูณี มโนพิโมกษ์, "หลักการตีความกฎหมายไทย" (วิทยานิพนธ์ปริญญา-มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2521), หน้า 63.

⁴ เทพวิฑูร, พระยา, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 1-2, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์เนติบัญญัติสภา, 2509), หน้า 54.

เมื่อไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรและไม่มีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นมา
วินิจฉัยกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี การอุดช่องว่างของกฎหมายในลำดับต่อมาคือการนำเอา
บทบัญญัติที่มีอยู่เป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรมาใช้บังคับในฐานะเป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ซึ่ง
ความหมายของกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งตามมาตรา 4 อาจพิจารณาได้ 2 กรณี คือ

1. อาศัยบทบัญญัติในมาตราต่าง ๆ ของประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกรณี
2. บทกฎหมายไทย ในลักษณะอื่นที่ไม่ใช่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในกรณีของการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี บทบัญญัติตาม
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ใกล้เคียงที่สุดน่าจะ ได้แก่บทบัญญัติในเรื่องการเช่าทรัพย์สิน
ได้เคยนำบทบัญญัติในเรื่องการเช่าทรัพย์สินมาปรับใช้กับการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี
ดังปรากฏในคำพิพากษาฎีกาที่ 3705/2528 ซึ่งเป็นกรณีพิพาทเกี่ยวกับเรื่องการชาร์เตอร์เรือตาม
สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี ศาลได้นำเอาบทบัญญัติเรื่องการเช่าทรัพย์สินในส่วนของกรณีสัญญา
เช่าทรัพย์สินอายุความในการเรียกค่าเช่า ความชำรุดบกพร่องของทรัพย์สินที่เช่า มาปรับใช้กับกรณี
โดยไม่ได้มีการวินิจฉัยเลยว่าสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี เป็นสัญญาอะไรตามกฎหมายไทย แต่กลับ
นำบทบัญญัติในเรื่องการเช่าทรัพย์สินมาใช้โดยตรง เสมือนกับการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์
พาร์ตี นี้เป็นการเช่าทรัพย์สิน

ผู้เขียนมีความเห็นว่า การที่ศาลฎีกาได้นำกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สิน มา
ปรับใช้กับกรณีพิพาทนี้ ศาลน่าจะนำมาใช้ในฐานะกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมากกว่าที่จะนำมา
ใช้โดยถือว่าการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี เป็นการเช่าทรัพย์สินโดยตรง อย่างไรก็ตาม
ก็ตามการนำกฎหมายที่ใกล้เคียงมาใช้บังคับกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี ถือว่าเป็นการ
พยายามที่จะยึดยึดกฎหมายเข้าไว้บังคับใช้เพียงเพื่อแก้ไขปัญหาคือในเรื่องการไม่มีกฎหมายบังคับ
ใช้กับคดี เพราะการนำเอากฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินมาบังคับใช้อาจไม่อำนวยความสะดวกแก่
คู่สัญญา และไม่ตรงกับเจตนารมณ์ของคู่สัญญาในการทำสัญญา เนื่องจากจารีตประเพณีทางการค้า
ระหว่างประเทศเกี่ยวกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี มีข้อแตกต่างอย่างมากกับการเช่าทรัพย์สิน

ตามสัญญาเช่าทรัพย์สินของใหม่ตามที่ผู้เขียนได้เปรียบเทียบไว้ในหัวข้อ ที่ 1

ดังนั้น การนำบทกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินหรือกฎหมายลักษณะอื่น เช่น กฎหมายลักษณะการจ้างทำของมาใช้บังคับกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ पार्टी ก็จะมีลักษณะเช่นเดียวกับการพยายามปรับกฎหมายเรื่องกู้ยืม ค่าประกัน หรือหุ้นส่วนไปใช้กับการเล่นแชร์เปียฮวย ซึ่งจะไม่ตรงกับเจตนารมณ์ที่แท้จริงและไม่สามารถอำนวยความสะดวกกรรมแก่คู่สัญญาได้

ในส่วนของการนำพระราชบัญญัติฉบับอื่นนอกจากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าพรบ.ที่ใกล้เคียงที่สุดคือ พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่มีข้อน่าสังเกตว่า พรบ.ฉบับนี้ได้บัญญัติไว้ชัดเจนในมาตรา 5 ว่าไม่ให้นำไปใช้กับการขนส่งสินค้าตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ (ซึ่งก็คือสัญญาชาร์เตอร์เรือนั่นเอง รายละเอียดการวิเคราะห์เรื่องนี้จะได้กล่าวต่อไป) ในเมื่อไม่สามารถนำมาใช้ได้โดยตรงแล้ว ดังนั้น จึงไม่สามารถที่จะนำมาใช้ในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งได้อีก

3. หลักกฎหมายทั่วไป

เมื่อไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษร จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น และกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งมาบังคับใช้กับกรณีพิพาทแล้ว มาตรา 4 ได้กำหนดให้นำเอาหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับ หลักกฎหมายทั่วไปอาจนำมาจากสุภาษิตกฎหมาย ซึ่งส่วนมากกล่าวไว้เป็นภาษาลาติน เช่นหลักผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน หลักผู้ซื้อต้องระวัง เป็นต้น หลักกฎหมายทั่วไปนี้อาจมีความหมายรวมถึงกฎหมายของต่างประเทศด้วย ดังปรากฏตามคำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 ที่ศาลได้วินิจฉัยว่าการนำกฎหมายต่างประเทศมาวินิจฉัยคดีนั้นถือว่าเป็นการวินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป ไม่ใช่อาศัยเทียบเคียงบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง

ข้อเท็จจริงในคำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 เป็นกรณีวินิจฉัยข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยในการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยทำกรรมกรรมไว้เป็นภาษาอังกฤษ โจทก์เป็นเจ้าของสินค้าฟ้องจำเลยผู้รับประกันภัยให้รับผิดชอบตามกรรมกรรม ในบันทึกของศาลอุทธรณ์ศาลอุทธรณ์เห็นว่าเรื่องนี้ไม่มีกฎหมายทะเลของไทยซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา

868 ให้นำบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเลมาใช้บังคับกับการประกันภัยทางทะเล ดังนั้นจึงต้องนำ มาตรา 4 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ โดยศาลอุทธรณ์ได้วินิจฉัยว่า เมื่อไม่มี บทกฎหมายมาปรับกับคดีให้วินิจฉัยคดีโดยเทียบบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ศาลอุทธรณ์เห็นว่า กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลในคดีนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ จึงให้พิจารณาตาม กฎหมายของประเทศอังกฤษคือพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ในฐานะเป็นกฎหมาย ใกล้เคียงอย่างยิ่ง⁵ แต่ในชั้นฎีกา ศาลฎีกาได้วินิจฉัยประเด็นนี้ไว้ว่ามาตรา 868 บัญญัติไว้ว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" ซึ่งประเทศไทยยัง ไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ ดังนั้น จึงควรนำหลัก กฎหมายทั่วไปตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาวินิจฉัยคดี และเนื่องจาก สัญญาประกันภัยรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ศาลฎีกาเห็นว่าควรนำกฎหมายว่าด้วยประกันภัยทาง ทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้วินิจฉัยคดีในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไป

การที่ศาลฎีกาวินิจฉัยในคำพิพากษาฎีกา 999/2496 เป็นการพยายาม อำนวยความยุติธรรมแก่คู่กรณีโดยคำนึงถึงเจตนารมณ์ และเป็นการบังคับการให้เป็นไปตามจารีต ประเพณีของการค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นการนำมาเทียบเคียงปรับใช้ในฐานะเป็น บทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง หรือโดยเป็นหลักกฎหมายทั่วไปก็ตาม การที่ศาลฎีกาได้นำ กฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับกับเรื่องการขนส่งทางทะเลนั้น ก่อให้เกิดความเหมาะสมและ เป็นธรรมมากกว่าการนำเอาเรื่องรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมาใช้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า แนวการวินิจฉัยของศาลฎีกาข้างต้นนี้ น่าจะนำ มาใช้เป็นแนวทางในการวินิจฉัยข้อพิพาทเกี่ยวกับสัญญาไหม้ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ด้วยเพราะการชาร์- เตอร์เรือ มีจารีตประเพณีซึ่งก่อตัวจนกลายเป็นกฎหมายจารีตประเพณีไปแล้ว ถึงแม้ว่าจะไม่

⁵ พรชัย วิวัฒน์ภัทรกุล , "ความลักลั่นในการใช้มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์เมื่อศาลไทยต้องหาบทกฎหมายมาใช้กับการพาณิชย์นาวี" วารสารบทบัญญัติ 46 (กันยายน 2533) : 99-103.

ได้มีการบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรก็ตาม ซึ่งประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์เช่น ประเทศอังกฤษหรือประเทศสหรัฐอเมริกาก็ได้ยอมรับจารีตประเพณีการชาร์เตอร์เรือเป็นกฎหมายที่ใช้อย่างเคร่งครัด ดังนั้น หากจะนำกฎหมายต่างประเทศในระบบคอมมอนลอว์มาใช้บังคับ ก็อาจจะนำมาใช้บังคับได้แม้ว่าจะไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยนำมาใช้ในลักษณะของหลักกฎหมายทั่วไป ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่คู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ความเกี่ยวพันระหว่างมาตรา 5 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

กับสัญญา ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี

มาตรา 5 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติว่า "พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้อย่างเคร่งครัดการขนส่งทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือแต่บางส่วนแต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาที่แนบมาด้วยหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้"

คำว่า "สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกเรือ" ไม่ได้มีการนิยามคำนิยามไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ และไม่ปรากฏว่าเป็นสัญญาอะไรในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยและกฎหมายอื่นใดเลย ดังนั้น การพิจารณาความหมายของสัญญาดังกล่าวนี้ จึงต้องพิจารณาจากแหล่งที่มาของกฎหมายมาตรา 5 ซึ่งในการร่างพรบ. ฉบับนี้ได้ใช้อุญัตินี้ระหว่างประเทศ และกฎหมายของต่างประเทศประกอบการพิจารณาร่างนี้ด้วย โดยจะแยกพิจารณาที่มาของมาตรา 5 ดังนี้

1. อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหประชาชาติ ค.ศ. 1978 (กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์เกอร์) ได้บัญญัติเกี่ยวกับ ขอบเขตการใช้อนุสัญญากับการออกใบตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือไว้ใน Article 2 ข้อ 3 ดังนี้

"The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such bill of lading if it governs the relation between the carrier and the

holder of the bill of lading, not being the charterer."

2. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์ บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (กฎแห่งกรุงเฮก) ได้บัญญัติเรื่องขอบเขตการใช้อนุสัญญานี้กับใบตราส่งที่ออกตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ไว้ใน Article 5 วรรค 2 ดังนี้

"The provisions of this convention shall not be applicable to charterparties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charterparty they shall comply with the terms of this Convention. "

จะเห็นได้ว่า ขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับ ต่อการชาร์เตอร์เรือ นั้น มีลักษณะเช่นเดียวกัน กล่าวคือ การชาร์เตอร์เรือตามสัญญาชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะไม่อยู่ภายใต้ บังคับของอนุสัญญา แต่หากได้มีการออกใบตราส่งภายใต้สัญญาชาร์เตอร์ พาร์ตี้ และใบตราส่งนั้น กำหนดความสัมพันธ์การขนส่งทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่งแล้ว จะต้องนำบทบัญญัติของอนุสัญญามาใช้บังคับกับใบตราส่งนั้นด้วย

เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับข้างต้นแล้วคำว่า "สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ" จึงน่าจะหมายถึงสัญญาชาร์เตอร์เรือนั่นเอง ประเด็นที่ต้อง พิจารณาต่อไปคือ สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกนี้จะหมายความรวมถึง สัญญา ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ซึ่งเป็นลักษณะการชาร์เตอร์เรืออย่างหนึ่งด้วยหรือไม่ หรือจะหมายความเฉพาะการชาร์เตอร์เรือรายเที่ยว (Voyage Charter) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับการรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้มากที่สุด

ผู้เขียนมีความเห็นว่า เมื่อพิจารณาที่มาของมาตรา 5 จากอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับข้างต้น ในภาษาอังกฤษจะใช้คำว่า Charter party ซึ่งกำหนดไว้เพียงกว้าง ๆ ว่าใบตราส่งที่ออกตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ โดยไม่ได้ระบุไว้โดยเฉพาะเจาะจงว่าเฉพาะสัญญา Voyage Charter Party เท่านั้น และคำว่า "จ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ" น่าจะมีความหมายว่าเป็นการได้ใช้ระวางเรือทั้งหมดโดยผู้ใช้ระวางเรือรายเดียว และมีการชำระค่าตอบแทนให้แก่เจ้าของระวางเรือเพื่อการได้ใช้ระวางเรือ นั้น ซึ่งสัญญา ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ก็มีลักษณะของการจ้าง

เหมาระวางเรือเช่นเดียวกันแต่เป็นการได้ใช้โดยมีกำหนดระยะเวลา ซึ่งแตกต่างจากการชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวที่ได้ใช้ระวางเรือในเที่ยวการเดินทางเที่ยวใดเที่ยวหนึ่ง นอกจากนี้แล้วหากพิจารณาถึงความประสงค์ของการบัญญัติมาตรา 5 นี้ว่าให้นำพระราชบัญญัตินี้ในส่วนของหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งมาใช้ในกรณีที่มีการออกใบตราส่งตามสัญญาจ้างเหมาดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอก ซึ่งมีได้เป็นคู่สัญญาในสัญญาจ้างเหมาก็เพื่อเป็นการคุ้มครองบุคคลภายนอก ซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง (ซึ่งรวมถึงผู้รับสลักหลังคนสุดท้ายตามความหมายของมาตรา 3) ไม่ให้เสียเปรียบผู้ขนส่ง จากการที่ใบตราส่งนั้นได้ออกตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ เพราะสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือนี้ คู่สัญญาอาจจะตกลงกันเป็นอย่างไรก็ได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศใดๆ กำหนดสิทธิ หน้าที่ของคู่สัญญาเอาไว้ ดังนั้น หากจะตีความกฎหมายให้ผลบังคับใช้ตามเจตนารมณ์แล้ว คำว่าสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือนี้ จึงน่าจะมีความหมายรวมถึง สัญญา โหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ด้วยเพราะหากสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือมีความหมายเฉพาะสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวแล้ว ก็อาจจะแปลความหมายได้ว่า กฎหมายมุ่งจะให้ความคุ้มครองเฉพาะกับผู้รับตราส่งตามใบตราส่งที่ออกตามสัญญาดังกล่าวเท่านั้น ส่วนผู้รับตราส่งตามใบตราส่งที่ออกตามสัญญาชาร์เตอร์เรือประเภทอื่น จะไม่ได้รับความคุ้มครอง

หากคำว่า "สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ" มีความหมายรวมถึงสัญญา โหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ แล้ว เมื่อมีการออกใบตราส่งตามสัญญาให้แก่บุคคลภายนอกซึ่งไม่ใช่ชาร์เตอร์เรอร์ จะต้องนำบทบัญญัติในส่วนของสิทธิ หน้าที่ของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งตาม พรบ. มาใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งตามใบตราส่งที่ออกตามสัญญา โหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ด้วย

ในกรณีที่ สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ ไม่ได้มีความหมายรวมถึงสัญญา โหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ และเมื่อมีการออกใบตราส่งตามสัญญาดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอก ซึ่งไม่ใช่ชาร์เตอร์เรอร์ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ออกใบตราส่งกับบุคคลภายนอกนั้นจะอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายลักษณะใดตามกฎหมายไทย ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า สัญญา โหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มีลักษณะเป็นสัญญาที่ไม่มีรูปแบบตามกฎหมายไทย ดังนั้น จึงต้องพิจารณาจากเจตนาของคู่สัญญาเป็นสำคัญ ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักกฎหมายในเรื่องความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา ซึ่งในระหว่างคู่

สัญญาด้วยตนเองแล้วย่อมไม่เป็นปัญหา แต่หากกรณีมีการออกใบตราส่งให้แก่บุคคลภายนอก แล้ว ใบตราส่งนั้นได้อोनต่อไปยังบุคคลที่ 3 ซึ่งอาจจะรู้หรือไม่รู้ถึงการชำระเตอร์เรือ และเมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้น เช่น สินค้าที่บรรทุกบนเรือได้รับความสูญหาย เสียหาย และผู้ทรงใบตราส่งได้ใช้สิทธิเรียกร้อง เอาจากผู้ลงนามในใบตราส่งจะเป็นการใช้สิทธิโดยมิกฎหมายใดมารองรับ และการพิจารณาตัดสินข้อพิพาทนั้นจะเป็นอย่างไร

ผู้เขียนมีความเห็นว่า ในส่วนความสัมพันธ์ระหว่างผู้ออกใบตราส่งกับผู้ทรงใบตราส่งนั้น หากข้อความในใบตราส่งมีลักษณะที่กำหนดความสัมพันธ์ของสัญญารับขนของทางทะเลแล้วก็นำบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนทางทะเลมาใช้ในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง ทั้งนี้ โดยผลของการอุดช่องว่างของกฎหมายโดยใช้มาตรา 4 และในส่วนความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ ตามสัญญาชาร์เตอร์เรอร์นั้น ก็เป็นไปตามหลักกฎหมายทั่วไปในเรื่องสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และในกรณีที่ไม่ได้มีการตกลงกันโดยชัดแจ้งไว้ในสัญญาก็ให้พิจารณาโดยคำนึงถึงประเพณีทางการค้าของการชำระเตอร์เรือแบบกำหนดระยะเวลาด้วย ทั้งนี้โดยอาศัยหลักการตีความสัญญาตามมาตรา 368 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า "สัญญานั้นท่านให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริตโดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณี"

ในส่วนการพิจารณาว่า บุคคลใดที่จะต้องรับผิดชอบจากการลงนามในใบตราส่งของนายเรือ นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรพิจารณาโดยใช้กฎหมายในเรื่องตัวการ ตัวแทน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และในส่วนของอายุความนั้น เนื่องจาก สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นสัญญาที่ไม่มีรูปแบบ จึงมีปัญหว่าอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องควรจะเป็นเท่าใด ปัญหาการนำอายุความของกฎหมายใดมาบังคับกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ผู้เขียนได้วิเคราะห์ไว้ในการเปรียบเทียบสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ กับสัญญาเช่าทรัพย์สินไว้แล้ว โดยเห็นว่า อายุความเช่าทรัพย์สินเกี่ยวกับการที่ผู้ให้เช่าจะฟ้องคดีต่อผู้เช่าเพื่อข้อพิพาทตามสัญญาเช่าต้องฟ้องคดีภายใน 6 เดือนนั้น ไม่เหมาะสมสำหรับนำมาเทียบเคียงใช้เป็นอายุความในการฟ้องคดีระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ เพราะขั้นตอนการตรวจสอบหาข้อเท็จจริงไม่ว่าจะเกี่ยวกับสภาพความชำรุดบกพร่องเกี่ยวกับเรือ หรือเกี่ยวกับสินค้าจะต้องให้ผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบ ซึ่ง

อาจจะต้องอาศัยระยะเวลาเกินกว่า 6 เดือน เมื่อเห็นว่าสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นสัญญา ไม่มีรูปแบบ ดังนั้นจึงควรนำอายุความทั่วไปมาใช้บังคับ คือ อายุความ 10 ปี อย่างไรก็ตามในกรณีพิพาทระหว่างผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งกับเจ้าของเรือเนื่องจากการออกใบตราส่งและนายเรือลงนามในใบตราส่งซึ่งถือว่าผูกพันเจ้าของเรือนั้น หากคำว่าสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ หมายถึงเฉพาะสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าในกรณีนี้ควรจะนำ พรบ. รับขนของทางทะเลมาใช้ในฐานะบทกฎหมายใกล้เคียง อย่างยิ่ง ซึ่งมีกำหนดอายุความ 1 ปี

เนื่องจากศาลจะไม่วินิจฉัยคดีโดยอ้างว่า ไม่มีกฎหมายมาใช้บังคับกับคดีนั้นย่อมไม่สามารถทำได้ ดังนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า การพยายามนำบทกฎหมายไทยที่มีอยู่มาปรับใช้กับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นตาม สัญญา ใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ น่าจะก่อให้เกิดปัญหาและความสับสนมากพอสมควร และคู่สัญญาและบุคคลภายนอกก็ไม่อาจทราบได้ว่าสิทธิและหน้าที่ของตนที่มีอยู่เป็นอย่างไร ดังนั้น การบัญญัติกฎหมายเฉพาะในเรื่องการชาร์เตอร์ เรือขึ้นก็น่าจะเอื้อประโยชน์ให้แก่คู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และเป็นการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยด้วย

ความรับผิดชอบของคู่กรณีทุกฝ่ายต่อความสูญหาย เสียหาย ของสินค้าบนเรือพิจารณาตามกฎหมายไทย

1. กรณีที่ชาร์เตอร์ เรอ์รับเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่น

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ นี้เป็นสัญญาที่ไม่มีรูปแบบ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งน่าจะเป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงที่สุด แต่ปรากฏว่า พรบ.ดังกล่าวได้กำหนดไว้ชัดเจนว่าไม่ให้ นำพรบ. ฉบับนี้มาใช้บังคับกับสัญญาชาร์เตอร์ เรือ (มาตรา 5) ดังนั้น การพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ นี้ จึงต้องใช้หลักกฎหมายทั่วไปในเรื่องสัญญา และต้องพิจารณาจากเจตนาของคู่สัญญา เป็นสำคัญ

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ นำเรือไปรับขนสินค้าของตนเอง และเมื่อเกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่สินค้า ย่อมไม่เป็นปัญหาในการพิจารณาว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบชาร์เตอร์เรอร์อย่างไร เนื่องจากความรับผิดชอบของทั้งสองฝ่ายได้กำหนดไว้ในสัญญาชาร์เตอร์เรือแล้ว โดยปกติการชาร์เตอร์เรือแบบไหม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตีนี้ ชาร์เตอร์เรอร์มักจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลอยู่แล้วแต่มีเรือที่ใช้ในการให้บริการไม่เพียงพอ จึงได้ชาร์เตอร์เรือมาใช้เพื่อเสริมการให้บริการของตน การที่ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลทั่วไป อาจมีผลให้เจ้าของเรือต้องไปผูกพันกับบุคคลที่สามซึ่งเป็นผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งนั้นด้วย และหากมีความสูญหาย เสียหายเกิดแก่สินค้า ผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งจะใช้สิทธิฟ้องบุคคลใดได้บ้างนั้น จะได้พิจารณาดังนี้

1.1 ความรับผิดชอบของชาร์เตอร์เรอร์ต่อผู้ส่งของ

การที่ชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเพื่อำาเห้จทางการค้าได้นำเรือไปขนสินค้าของผู้ส่งของนั้น ถือได้ว่าชาร์เตอร์เรอร์เป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลตาม พรบ.ฉบับนี้กับผู้ส่งของโดยตรง และหากชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ ใบตราส่งก็ถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญาระหว่างชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งเป็นผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ ดังนั้น สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของจึงต้องเป็นไปตามที่ พรบ. การรับขนของทางทะเลกำหนดไว้

1.2 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อผู้ส่งของ

พรบ. รับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้นิยามความหมายของผู้ขนส่งว่า

"ผู้ขนส่ง คือ บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำาเห้จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ"

"ใบตราส่งคือเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล"

เจ้าของเรือในกรณีนี้ ไม่ได้เป็นผู้ขนส่งตาม.พรบ. ฉบับนี้ เนื่องจากเจ้าของเรือไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนกับผู้ส่งของ ชาร์เตอร์เรอร์ เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนกับผู้ส่งของโดยตรง ชาร์เตอร์เรอร์จึงเป็นผู้ขนส่งไม่ใช่เจ้าของเรือ

ประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาคือ ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ได้ยื่นใบตราส่งให้นายเรือลงนาม หรือลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ เจ้าของเรือจะต้องผูกพันรับผิดชอบผู้ส่งของตามใบตราส่งหรือไม่ ถ้าได้แยกพิจารณาเป็น 3 ประเด็น ดังนี้

1.2.1 ตามที่สัญญามาตรฐานการชาร์เตอร์เรือระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์มีข้อกำหนดให้นายเรือ ปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์และลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด หรือชาร์เตอร์เรอร์ลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่ง กรณีดังกล่าวนี้อาจถือได้ว่า การที่นายเรือลงนาม หรือการลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งนี้ เป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ เนื่องจากโดยลักษณะของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี ชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้มีอำนาจควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์ซึ่งเป็นอำนาจควบคุมที่เกี่ยวกับสินค้า ซึ่งน่าจะรวมถึงอำนาจในการออกใบตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือด้วย ดังนั้น การที่นายเรือลงนามในใบตราส่งซึ่งเป็นการปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์จึงน่าจะถือได้ว่าเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ เจ้าของเรือจึงไม่มีความผูกพันรับผิดชอบผู้ส่งของตามใบตราส่งนั้นและใบตราส่งก็ไม่ได้เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ส่งของ เนื่องจากเจ้าของเรือไม่ใช่ผู้ขนส่งเพราะไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนของกับผู้ส่งของ อย่างไรก็ตามผู้เขียนมีข้อสังเกตว่าหากการลงนามของนายเรือถือได้ว่าเป็นการกระทำแทนชาร์เตอร์เรอร์แล้ว ข้อสัญญามาตรฐานในส่วนที่เกี่ยวกับการชดใช้คืนแก่เจ้าของเรือหากมีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นจากการที่นายเรือลงนามในใบตราส่งนั้นก็ไม่สามารถที่จะเกิดขึ้นได้ เนื่องจากตามหลักกฎหมายในเรื่องตัวการตัวแทน หากตัวแทนได้กระทำการภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนแล้ว ตัวแทนก็ไม่ต้องรับผิด ดังนั้น ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งโดยตรงคือชาร์เตอร์เรอร์

1.2.2 หากจะพิจารณาว่าการที่นายเรือลงนามในใบตราส่งนั้นจะถือได้หรือไม่ว่า เจ้าของ เรือมีเจตนาที่จะเข้าผูกพันในสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างชาร์เตอร์เรอร์กับผู้ส่งของด้วย กล่าวคือ เจ้าของ เรือกับชาร์เตอร์เรอร์มีเจตนาร่วมกันเข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ในกรณีนี้ต้องพิจารณาว่าการรับขนของทางทะเลตาม พรบ. นี้จะสามารถมีผู้ขนส่งมากกว่าหนึ่งคนได้หรือไม่

พรบ. ฉบับนี้ ได้นิยามความหมายของคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" ไว้ว่า "ผู้ขนส่งอื่น คือ บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของ ในสัญญารับขนของทางทะเลแต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง ให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง . . ."

การที่นายเรือลงนามในใบตราส่งนี้ จะมีผลผูกพันให้เจ้าของเรือมีฐานะเป็นผู้ขนส่งอื่น ตามความหมายของ พรบ. ฉบับนี้หรือไม่ ผู้เขียนมีความเห็นว่าการเป็นผู้ขนส่งอื่นนั้น น่าจะมีความหมายว่าเป็นผู้ที่ผู้ส่งได้เข้าทำสัญญาว่าจ้างให้ขนส่งของในช่วงระยะทางใด ๆ ทั่วไปอีกทอดหนึ่ง ดังนั้น เจ้าของเรือจึงไม่เป็น "ผู้ขนส่งอื่น" เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์คือสัญญาชาร์เตอร์เรือ ที่มีวัตถุประสงค์ให้ชาร์เตอร์เรอร์ได้ใช้ประโยชน์จากเรือในการขนส่งสินค้าในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง การขนส่งสินค้าให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์เป็นการกระทำตามหน้าที่ของเจ้าของเรือตามสัญญาชาร์เตอร์เรืออยู่แล้ว จึงไม่ใช่ลักษณะของการมอบหมายให้บุคคลอื่นทำการขนส่งต่อไปอีกทอดหนึ่ง นอกจากนั้นแล้ว ชาร์เตอร์เรอร์ก็ยังคงมีหน้าที่ในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ซึ่งหากเป็นการขนส่งช่วงแล้วหน้าที่ดังกล่าวนี้ก็ควรจะเป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งช่วงต้องปฏิบัติ

อย่างไรก็ตาม การที่นายเรือลงนามในใบตราส่งนี้ อาจจะพิจารณาได้ว่าเป็นการแสดงเจตนาของเจ้าของเรือที่จะเข้าผูกพันในสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างชาร์เตอร์เรอร์กับผู้ส่งของ กล่าวคือทั้งเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์มีเจตนาร่วมกันทำสัญญากับผู้ส่งของ เจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์จึงเป็นผู้ขนส่งร่วมกันและร่วมกันรับผิดชอบผู้ส่งของและผู้ทรงใบตราส่ง

1.2.3 สัญญารับขนของทางทะเลในกรณีนี้เป็นสัญญาระหว่างชาร์เตอร์เรอร์กับผู้ส่งของเท่านั้น เนื่องจากทั้งสองฝ่ายมีเจตนาที่จะเข้าทำสัญญารับขนของโดยตรง

เจ้าของเรือไม่ใช่ผู้ขนส่ง เพราะไม่ได้มีเจตนาเข้าทำสัญญารับขนของกับผู้ส่งของ อย่างไรก็ตาม การที่นายเรือลงนามในใบตราส่งนั้น ก็น่าจะมีผลผูกพันเจ้าของเรือให้ต้องรับผิดชอบข้อกำหนดในใบตราส่งนั้นด้วย เพราะโดยลักษณะของใบตราส่งจะมีข้อกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญาฝ่ายที่เป็นผู้ขนส่งกับฝ่ายที่เป็นเจ้าของสินค้าไว้ กล่าวคือ เจ้าของเรือมีความผูกพันต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งตามข้อกำหนดในใบตราส่ง โดยถือว่าเป็นสัญญาขึ้นใหม่ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ส่งของ ซึ่งแตกต่างหากจากสัญญารับขนของระหว่างชาร์เตอร์เรอร์กับผู้ส่งของ และใบตราส่งในกรณีนี้ก็ไม่ใช่หลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล เนื่องจากใบตราส่งที่จะถือเป็นสัญญารับขนของทางทะเลตาม พรบ.ฉบับนี้จะต้องเป็นใบตราส่งที่ผู้ขนส่งได้ออกให้แก่ผู้ส่งของเท่านั้น ประเด็นปัญหาที่จะต้องพิจารณาต่อไปคือ หากการลงนามในใบตราส่งได้ก่อให้เกิดสัญญาขึ้นใหม่ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ส่งของแล้ว ในส่วนความสัมพันธ์ระหว่างกันนี้จะใช้พรบ.รับขนของทางทะเลมาใช้ในการระงับข้อพิพาทที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งได้หรือไม่ ในส่วนนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าพรบ.การรับขนของทางทะเลได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า ไม่ให้นำมาใช้กับการรับขนตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกเรือ ดังนั้น ในเมื่อไม่สามารถนำพรบ.นี้มาใช้บังคับได้โดยตรงอยู่แล้ว จึงไม่สามารถที่จะนำมาใช้บังคับในฐานะกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งได้อีก ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ส่งของในกรณีนี้จึงต้องเป็นไปตามข้อตกลงตามใบตราส่งเป็นสำคัญ ดังนั้น เจ้าของเรือจึงสามารถที่จะยกเว้นความรับผิดชอบของตนไว้เป็นประการใดก็ได้ ผู้ส่งของจึงไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร และในส่วนของผู้รับโอนใบตราส่งนั้น ก็จะมีสิทธิเช่นเดียวกันกับผู้ส่งของ เนื่องจากถือว่าเป็นการได้รับโอนสิทธิตามสัญญาเท่านั้น

2. กรณีชาร์เตอร์เรอร์นำเรือที่ชาร์เตอร์ไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปอีกทอดหนึ่ง

กรณีชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงแบรายเที่ยว (Voyage Charter)

ซับ-ชาร์เตอร์เรอร์อาจนำเรือที่ชาร์เตอร์ช่วงแบรายเที่ยวบนสินค้าของตัวเอง หรือนำเรือนั้นไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่น ประเด็นปัญหาที่จะต้องพิจารณาคือในกรณีที่สินค้าบนเรือสูญหาย เสียหาย บุคคลใดระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ที่จะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย

เสียหายของสินค้า และหากกรณีซัพ-ซาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่นและได้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ ผู้ส่งของจะใช้สิทธิเรียกร้องตามใบตราส่งต่อบุคคลใดได้บ้างนั้น จะได้พิจารณาดังนี้

2.1 กรณีซัพ-ซาร์เตอร์เรอร์นำเรือมาขนสินค้าของตัวเอง

การที่ซาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปให้ซาร์เตอร์ช่วงแบรรายเทียว ซาร์เตอร์-เรอร์ยอมเข้าเป็นคู่สัญญาโดยตรงกับซัพ-ซาร์เตอร์เรอร์ และอยู่ในฐานะเช่นเดียวกันกับเจ้าของเรือ กล่าวคือ ซาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบต่อซัพ-ซาร์เตอร์เรอร์เสมือนตนเองเป็นเจ้าของเรือ และเจ้าของเรือตามสัญญาเดิมไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆ กับซัพ-ซาร์เตอร์เรอร์ ทั้งนี้เป็นไปตามหลักกฎหมายในเรื่องสัญญาที่สัญญายอมมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญา เท่านั้น

ดังนั้น ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดแก่สินค้าบนเรือ ซัพ-ซาร์เตอร์เรอร์จะใช้สิทธิเรียกร้องได้แต่เฉพาะกับซาร์เตอร์เรอร์ซึ่งเป็นคู่สัญญาโดยตรงเท่านั้น ซัพ-ซาร์เตอร์-เรอร์จะฟ้องให้เจ้าของเรือรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหายของสินค้าไม่ได้ เว้นแต่จะใช้สิทธิฟ้องต่อเจ้าของเรือในกรณีละเมิด และในส่วนความรับผิดชอบระหว่างซาร์เตอร์เรอร์กับซัพ-ซาร์เตอร์-เรอร์นั้น ก็จะเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาซาร์เตอร์เรือช่วง ซึ่งคู่สัญญาอาจตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเป็นประการใดก็ได้เนื่องจากไม่มีกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศใด ๆ กำหนดสิทธิ และความรับผิดชอบของคู่สัญญาตามสัญญาซาร์เตอร์เรือไว้

ประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาต่อไปคือว่าหากการขนส่งตามสัญญาซาร์เตอร์เรือช่วงนี้ได้มีการออกใบตราส่งด้วยแล้ว ความรับผิดชอบของบุคคลดังกล่าวนี้จะเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ โดยจะแยกวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

ก. ในกรณีซัพ-ซาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ทรงใบตราส่ง

พรบ.การรับขนของทางทะเลมาตรา 5 ได้บัญญัติว่า "พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือแต่บางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมา นั้นด้วย หน้า



ที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้”

ในกรณีที่ขั้ว-ชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ทรงใบตราส่งนี้ จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพรบ. การรับขนของทะเล เนื่องจากไม่เข้าองค์ประกอบตามมาตรา 5 ถึงแม้ว่าจะมีการออกใบตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยว แต่ใบตราส่งนี้ได้ออกให้แก่ขั้ว-ชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งเป็นผู้จ้างเหมาตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ดังนั้น สิทธิหน้าที่ของผู้ขนส่งและขั้ว-ชาร์เตอร์เรอร์ จึงไม่ต้องเป็นไปตามพรบ. แต่อย่างใด ใบตราส่งในกรณีจะไม่ใช่สัญญารับขนระหว่างชาร์เตอร์เรอร์กับขั้ว-ชาร์เตอร์เรอร์ เนื่องจากสัญญาการขนส่งระหว่างชาร์เตอร์เรอร์กับขั้ว-ชาร์เตอร์เรอร์ ก็คือสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยว ใบตราส่งในกรณีจึงมีสถานะเป็นเพียงใบรับสินค้าเท่านั้น

ข. กรณีที่บุคคลภายนอกเป็นผู้ทรงใบตราส่ง

ในกรณีที่ได้มีการออกใบตราส่งให้แก่บุคคลภายนอกหรือบุคคลภายนอกมีชื่อเป็นผู้รับสินค้า เช่นในกรณีที่ขั้ว-ชาร์เตอร์ซึ่งเป็นผู้ขายสินค้าตามสัญญา C.I.F ได้ชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยวเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ โดยระบุชื่อผู้ซื้อเป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่ง หากสินค้าบนเรือได้รับความสูญหาย เสียหาย ผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้รับตราส่งจะใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่ากับใครได้นั้น หรือในกรณีที่บริษัทประกันภัยได้ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ซื้อไปแล้ว จะรับช่วงสิทธิของผู้ซื้อมาเรียกร้องเอาค่ากับใครได้นั้นจะต้องพิจารณาว่าใครคือผู้ขนส่งตามใบตราส่งซึ่งในกรณีนี้เป็นใบตราส่งที่ออกตามสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวซึ่งมาตรา 5 ระบุว่าจะต้องนำพรบ. การรับขนของทางทะเลมาใช้บังคับกับสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง เนื่องจากในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ใช่ขั้ว-ชาร์เตอร์เรอร์ การพิจารณาว่าใคร คือผู้ขนส่งตามใบตราส่งนี้จึงต้องพิจารณาดูว่า ใครคือผู้ลงนามในใบตราส่ง เนื่องจากใบตราส่งในกรณีนี้มีสถานะเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ลงนามในใบตราส่งชาร์เตอร์เรอร์ก็จะอยู่ในฐานะผู้ขนส่งที่จะต้องรับผิดชอบกับผู้รับตราส่ง หรือในกรณีที่นายเรือเป็นผู้ลงนามในใบตราส่ง เจ้าของเรือก็จะอยู่ในฐานะเป็นผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตามผู้เขียนมีความเห็นว่าผู้ขนส่งตามความหมายนี้จะต้องอยู่ภายใต้นิยามความหมายของคำว่าผู้ขนส่งตามพรบ. ด้วย กล่าวคือจะต้องเป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนกับผู้ส่งของและต้องเป็นผู้ขนส่งอาชีพด้วย ซึ่งในกรณีตามปัญหา

ชาร์เตอร์เรอร์หรือเจ้าของเรือไม่ได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนกับซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งเป็นผู้ส่งของ เนื่องจากสัญญาระหว่างชาร์เตอร์เรอร์กับซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์คือสัญญาชาร์เตอร์เรือ ส่วนเจ้าของเรือนั้นไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ กับซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์เลย อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจากเจตนารมณ์ของมาตรา 5 ที่มุ่งจะคุ้มครองผู้รับตราส่งซึ่งได้รับใบตราส่งมาโดยไม่ทราบว่าเป็นใบตราส่งที่ออกตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ เจ้าของเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์ก็อาจอยู่ในฐานะผู้ขนส่งได้เช่นเดียวกันเนื่องจากสัญญาชาร์เตอร์เรือทั้งแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี และการชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยว ก็ถือเป็นสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเลเช่นเดียวกัน และเจ้าของเรือก็มักจะเป็นผู้ที่ประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้า เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตนอยู่แล้ว

2.2 กรณีที่ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือมารับขนสินค้าของบุคคลอื่น

ในกรณีที่ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ นำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่น ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ย่อมเข้า เป็นคู่สัญญาใช้สัญญารับขนของทางทะเลกับบุคคลภายนอกโดยตรง ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ย่อมอยู่ในฐานะผู้ขนส่ง ที่จะต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอกต่อผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่ง หากเป็นกรณีที่ใบตราส่งได้ลงนามโดยนายเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์ กรณีการวิเคราะห์ก็จะ เป็นเช่นเดียวกับกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่น ซึ่งได้กล่าวไว้โดยละเอียดในหัวข้อที่ 1 แล้ว

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย