



สัญญาไหม้ ชาร์เตอร์ พาร์ตี

ความสำคัญของสัญญาไหม้ ชาร์เตอร์ พาร์ตี

ไหม้ ชาร์เตอร์ พาร์ตี เป็นรูปแบบหนึ่งของการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการใช้ประโยชน์จากระวางเรือภายในกำหนดระยะเวลาใดเวลาหนึ่งผู้ทำการชาร์เตอร์เรือประเภทนี้มักจะได้แก่ ผู้ที่มีสินค้าจะทำการขนส่งเป็นปริมาณมาก ๆ และจะต้องทำการขนส่งสินค้าอยู่เป็นประจำ เช่น สินค้าจำพวกเกษตร น้ำมัน ถ่านหิน ฯลฯ หรือได้แก่ผู้ที่ประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นปกติทางการค้า แต่มีเรือที่ใช้ในการขนส่งไม่เพียงพอจึงได้ชาร์เตอร์เรือจากบุคคลอื่นมาใช้เพื่อเสริมกองเรือของตนในการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยปกติแล้ว ชาร์เตอร์เรออร์กับเจ้าของเรือจะเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรือเพื่อกำหนดเงื่อนไขและข้อกำหนดของการชาร์เตอร์เรือ

สัญญาไหม้ ชาร์เตอร์ พาร์ตี คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่า ผู้ให้ชาร์เตอร์เรือ ซึ่งอาจจะได้แก่เจ้าของเรือ (Shipowner) หรือบุคคลที่ชาร์เตอร์เรือมาแล้วนำเรือนั้นไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ต่อไปอีก (Disponent Owner) ตกกลงให้บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ชาร์เตอร์เรอร์ (Charterer) ได้ใช้หรือได้รับประโยชน์จากระวางเรือเพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลภายในกำหนดระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง และชาร์เตอร์เรอร์ตกลงจะชำระค่าตอบแทน (hire) เพื่อการใช้เรือนั้นให้แก่ผู้ให้ชาร์เตอร์เรือ ¹

¹ Eric Sullivan F.I.C.S., The Maritime Encyclopaedic Dictionary, (Malta : Gulf Publishing Ltd., 1980), p.75.

ลักษณะของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ पार्टี อาจแบ่งแยกได้ดังนี้

1. เป็นสัญญาต่างตอบแทนที่พำขึ้นระหว่างบุคคล 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายผู้ให้ชาร์เตอร์เรือ ซึ่งมีหน้าที่ที่จะต้องนำเรือของตนมาให้ชาร์เตอร์เรอร์ใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้า ซึ่งอาจได้แก่ เจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้มีฐานะเสมือนเป็นเจ้าของเรือ (Disponent Owner) ซึ่งไม่ใช่เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือโดยตรงแต่สามารถนำเรือมาให้ชาร์เตอร์ได้ ซึ่งได้แก่กรณีการนำเรือที่ตนชาร์เตอร์มาจากเจ้าของเรือมาให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์เรือต่อไปอีกทอดหนึ่ง (sub-let) กับฝ่ายชาร์เตอร์เรอร์ที่ต้องการจะใช้เรือในการขนส่งสินค้าไม่ว่าจะเป็นการนำเรือไปขนสินค้าของตนหรือไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่น

2. เป็นสัญญาที่พำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ชาร์เตอร์เรอร์ได้ใช้ประโยชน์จากเรือภายในกำหนดระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง และภายใต้เงื่อนไขข้อกำหนดที่เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์จะได้ตกลงกัน

3. ชาร์เตอร์เรอร์ตกลงชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ (hire) ให้แก่เจ้าของเรือเพื่อเป็นการตอบแทนการได้ใช้เรือนั้น

โดยปกติแล้ว เจ้าของเรือจะเป็นผู้ที่มีอำนาจควบคุม (operation of the vessel) เต็มที่เหนือเรือของตน ทั้งในส่วนของการเดินเรือและการบริหารเรือ เช่น การจอดแวะ ณ เมืองท่าใดๆ การรับขนหรือการขนถ่ายสินค้า แต่ในการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ पार्टี นี้ จะแบ่งแยกอำนาจการควบคุมเรือระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ ทั้งนี้ เพื่อให้ชาร์เตอร์เรอร์ได้รับประโยชน์จากการใช้เรือได้อย่างเต็มที่ การแบ่งแยกอำนาจการควบคุมดังกล่าวนี้ จะเป็นผลให้ฝ่ายที่มีอำนาจควบคุมต้องรับภาระค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นจากการมีอำนาจควบคุมนั้นด้วย² เจ้าของเรือจะมีอำนาจควบคุมในด้านการเดินเรือ (Nautical

² United Nations, Guide-Lines for Maritime Legislation, 2nd ed.

(Bangkok : Economic and Social Commission For Asia and The Pacific, 1989), p.197.

Operation) และการบริหารงานเรือโดยมีฐานะเป็นนายจ้างของนายเรือลูกเรือและบุคคลากรประจำเรือ ในสัญญามาตรฐานแบบ Baltime ข้อ 3 และ NYPE ข้อ 1 ได้กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าจ้างคนประจำเรือ ค่าประกันภัยเรือ ค่าใช้จ่ายในการทำให้เรือมีความสามารถที่จะเดินทะเลได้ ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมเรือ ฯลฯ ส่วนชาร์เตอร์เรอร์จะมีอำนาจควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์ (Commercial Operation) โดยมีอำนาจสั่งให้นายเรือเดินเรือไปยังเมืองท่าใด ๆ หรือจอดเรือ ณ เมืองท่าใด ๆ ที่ตนต้องการหรือสั่งให้มีการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า นายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ทั้งนี้ การสั่งการดังกล่าวนี้จะไม่มีความผิดต่อการสั่งการในการเดินเรือและในด้านความปลอดภัยของเรือหากนายเรือเห็นว่าคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์จะมีผลต่อความปลอดภัยของเรือ นายเรือก็สามารถที่จะขัดคำสั่งและไม่ปฏิบัติตามได้ เช่น ชาร์เตอร์เรอร์สั่งให้นายเรือออกเดินเรือไปยังเมืองท่าที่อยู่นอกเหนือจากเมืองท่าที่กำหนดไว้ในสัญญา (Trading Limit) หรือสั่งให้เดินเรือในขณะที่มีพายุ คลื่นลมแรง หรือจอดเรือ ณ เมืองท่าที่ไม่ปลอดภัย ฯลฯ ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นและรับความเสี่ยงจากการที่ตนมีอำนาจควบคุมในเชิงพาณิชย์เหนือเรือ เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าธรรมเนียมการนำร่อง ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าใช้จ่ายในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ค่าใช้จ่ายในการเกลี่ยหรือจัดเก็บสินค้า เป็นต้น นอกจากนี้แล้วหากมีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นจากการที่นายเรือปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับผิดชอบใช้ให้แก่เจ้าของเรือด้วย

วิธีการในการชาร์เตอร์เรือและเงื่อนไขของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ पार्टी จะได้กล่าวโดยละเอียดดังนี้

1. วิธีการและขั้นตอนในการชาร์เตอร์เรือ

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า การชาร์เตอร์เรือแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ การชาร์เตอร์เรือรายเที่ยว (Voyage Charter Party) การชาร์เตอร์เรือแบบกำหนดระยะเวลา (Time Charter Party) และการชาร์เตอร์เรือเปล่า (Bareboat Charter Party) ซึ่งไม่ว่าจะเป็นการชาร์เตอร์เรือประเภทใดก็มักจะกระทำโดยผ่านนายหน้าเรือ

(Shipbroker) หรือตัวแทน (Agent) ทั้งสิ้นนายหน้าหรือตัวแทนนี้จะ เป็นผู้ที่มีความรู้ความ เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือ ทั้งในส่วนของความเป็นไปของตลาดชาร์เตอร์เรือ และ เงื่อนไขของสัญญามาตรฐานประเภทต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับการชาร์เตอร์เรือแต่ละประเภท นาย หน้าหรือตัวแทนจะเป็นผู้ให้ข้อมูลติดต่อประสานงาน และ เจริญต่อรองระหว่างชาร์เตอร์เรอร์กับ เจ้าของเรือ เพื่อให้มีการชาร์เตอร์เรือเกิดขึ้น ในทางปฏิบัติคู่สัญญาแต่ละฝ่ายมักจะมีนายหน้า ของฝ่ายตน เช่น เจ้าของเรือจะมีนายหน้าของตนเรียกว่า Owner's broker ซึ่งจะทำหน้าที่ ในการจัดหาชาร์เตอร์เรอร์ มาทำการชาร์เตอร์เรือให้กับเจ้าของเรือ และฝ่ายชาร์เตอร์เรอร์ ก็จะมีนายหน้าของตนเรียกว่า Charterer's broker ทำหน้าที่ในการจัดหาเรือที่เหมาะสม และตรงตามความต้องการของชาร์เตอร์เรอร์ นายหน้าของทั้งสองฝ่ายจะเป็นผู้เจรจาดำเนิน การและผลประโยชน์ของฝ่ายตน หากสามารถตกลงกันได้ก็จะมีการจัดทำสัญญาชาร์เตอร์เรือ กันต่อไป โดยส่วนมากแล้วคู่สัญญามักจะใช้สัญญามาตรฐานที่องค์กรต่าง ๆ ได้จัดทำขึ้น ในส่วน ของการชาร์เตอร์เรือแบบกำหนดระยะเวลา นั้น แบบของสัญญามาตรฐานที่นิยมใช้กันมากได้แก่ Baltime และ NYPE ทั้งนี้โดยพิจารณาจากประเภทของสินค้าที่ทำการขนส่งและเงื่อนไขข้อ กำหนดในสัญญาเป็นสำคัญ นายหน้าหรือตัวแทนนี้จะได้รับค่าตอบแทน (Commission) เป็นอัตรา ส่วนที่แน่นอนจากค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ (hire) ที่ชาร์เตอร์เรอร์ต้องชำระให้แก่เจ้า ของเรือหากมีการชาร์เตอร์เรือเกิดขึ้น

ขั้นตอนการชาร์เตอร์เรือจะเริ่มจากการที่ชาร์เตอร์เรอร์จัดทำหนังสือ (Order) แสดงความประสงค์ที่จะชาร์เตอร์เรือ โดยระบุรายละเอียดของเรือที่ตนต้องการ เช่น ประเภท และชั้นของเรือ ความเร็วของเรือ ความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือ และกำหนดเวลา ที่ตนประสงค์จะชาร์เตอร์เรือ และจัดส่ง Order ดังกล่าวนี้อย่างศูนย์กลางการชาร์เตอร์เรือ (Chartering Center) ณ กรุงนิวยอร์ก ลอนดอน โตเกียว ฮองกง หากเจ้าของเรือราย ใดประสงค์จะให้ชาร์เตอร์เรือของตนก็อาจตอบรับโดยทำคำเสนอ (Offer) ระบุรายละเอียด ของเรือ เงื่อนไขและแบบของสัญญามาตรฐาน ระยะเวลาในการให้ชาร์เตอร์เรือ และอัตราค่า ตอบแทน (hire) การชาร์เตอร์เรือ หรือเงื่อนไขอื่นใด เจ้าของเรืออาจจะระบุระยะเวลาให้ ชาร์เตอร์เรอร์ตอบรับคำเสนอของตนไว้ด้วยก็ได้ ภายในกำหนดเวลาดังกล่าวนี้อีก เจ้าของเรือ

ต้องผูกพันในคำเสนอของตน หากชาร์เตอร์เรอร์พอใจในเงื่อนไขในคำเสนอและตอบรับภายในเวลาที่กำหนดแล้ว สัญญาชาร์เตอร์เรือก็จะเกิดขึ้นและมีผลทันที³ อย่างไรก็ตาม คู่สัญญามักจะลงนามในสัญญาเพื่อเป็นหลักฐานหลังจากที่ได้มีการแสดงเจตนาในเบื้องต้นแล้ว

2. บุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

เนื่องจากในทางปฏิบัติ นายหน้าหรือตัวแทนของแต่ละฝ่ายมักจะลงนามในสัญญาแทนเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ โดยเป็นการลงนาม "ในนามของชาร์เตอร์เรอร์หรือในนามของเจ้าของเรือ" ("for the Owner" or "for the Charterer") หรือลงนาม "ในฐานะตัวแทนเท่านั้น" (as agent only) เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์จะต้องผูกพันในการลงนามของตัวแทนของฝ่ายตนหากว่าการที่ตัวแทนได้กระทำไปนั้นเป็นการกระทำภายในขอบอำนาจที่ได้ให้ไว้ ดังนั้น จึงควรพิจารณาว่าใครคือคู่สัญญาที่แท้จริง ทั้งนี้เพื่อการใช้สิทธิเรียกร้องที่อาจจะเกิดขึ้นได้

จากทฤษฎีในเรื่องสัญญา สัญญาจะผูกพันเฉพาะในระหว่างคู่สัญญาเท่านั้น แต่สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มีข้อกำหนดให้ชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจสั่งการในเชิงพาณิชย์แก่นายเรือและนายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งรวมถึงการที่นายเรือผูกพันต้องลง

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³ จินวัฒน์ จินแสงอร่าม, "สัญญาเช่าเรือ", วารสารบทกฤษฎี 46 (ธันวาคม 2533) : 75-81.

นามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด⁴ เนื่องจากใบตราส่ง(Bill of Lading) เป็นเอกสารสิทธิที่สามารถเปลี่ยนมือได้โดยการสลักหลังโอน และเมื่อมีความสูญหายเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้า ผู้ที่รับสลักหลังโอนใบตราส่งย่อมมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายเอาแก่ผู้ที่ลงนามในใบตราส่งให้ต้องรับผิดชอบได้ ในกรณีที่ใบตราส่งนี้ได้ลงนามโดยนายเรือ หรือชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ลงนาม "แทนนายเรือ" (for the master) เจ้าของเรือซึ่งมีฐานะเป็นนายจ้างของนายเรือจึงต้องผูกพันรับผิดชอบผู้รับโอนใบตราส่งนั้นด้วย

จะเห็นว่าสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ไม่เพียงแต่เกี่ยวข้องกับบุคคล 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายผู้ให้ชาร์เตอร์เรือ ซึ่งอาจได้แก่ เจ้าของเรือหรือบุคคลที่มีฐานะเสมือนเป็นเจ้าของเรือ (Disponent Owner) ในกรณีที่มีการชาร์เตอร์เรือช่วง (Sub-let) กับชาร์เตอร์เรอร์เท่านั้น ยังมีบุคคลภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้องซึ่งอาจจะเข้ามาผูกพันในฐานะผู้ส่งของและผู้รับตราส่ง ซึ่งจะได้กล่าวถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ดังนี้

⁴ สัญญา NYPE ข้อ 8. ระบุว่า ".... The Captain (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regard employment and agency.....under the supervision of the Captain, who is to sign bills of lading for cargo as presented....."

สัญญา Baltime ข้อ 9. ระบุว่า ".....The Master to be under the orders of the Charterers as regard employment agency,.....The Charterers to indemnify the Owners.....arising from the Master, Officers or Agents signing Bills of Lading....."

2.1 นายเรือ (Master or Captain)

ในสมัยก่อนนั้นเมื่อเรือเดินทางออกไปในทะเล เจ้าของเรือจะไม่สามารถที่จะควบคุมเรือได้ ในทางปฏิบัติแล้วเจ้าของเรือจะมอบอำนาจให้นายเรือทำหน้าที่ในการจัดการเรือ ควบคุมเรือและคนประจำเรือ และตัดสินใจแทนเจ้าของเรือในบางเรื่องที่ยังเป็น อย่างไรก็ตาม นายเรือจะต้องกระทำการที่ไม่เป็นที่เสียหาย หรือเสื่อมสิทธิของเจ้าของเรือ แต่ในปัจจุบันนี้การติดต่อสื่อสารได้พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว นายเรือสามารถติดต่อเจ้าของเรือได้ทันที ดังนั้น อำนาจของนายเรือในปัจจุบันจึงลดลงกว่าสมัยก่อนมาก

นอกจากนายเรือจะเป็นลูกจ้างของเจ้าของเรือแล้วนายเรือยังอยู่ในฐานะเป็นตัวแทนของเจ้าของเรืออีกด้วย การใด ๆ ที่นายเรือกระทำไปภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนย่อมมีผลผูกพันเจ้าของเรือ หากนายเรือกระทำการใดที่นอกเหนืออำนาจที่เจ้าของเรือได้ให้ไว้และเป็นที่ยกเว้นได้ว่าเจ้าของเรือจะไม่กระทำหรือยินยอมด้วยแล้ว นายเรือจะต้องรับผิดชอบในการกระทำนั้นโดยส่วนตัว

นายเรือไม่มีอำนาจกระทำการดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะได้รับมอบอำนาจโดยแจ้งชัด⁵

1. นำเรือออกให้บุคคลอื่นเช่า
2. เปลี่ยนแปลงข้อกำหนดของสัญญาเช่าเรือ
3. ลงนามในใบตราส่ง "บรรทุกแล้ว" ในกรณีที่สินค้าไม่ได้บรรทุกลงเรือ
4. รับขนสินค้าโดยไม่มีค่าระวางหรือมีค่าระวางต่ำกว่าที่เจ้าของเรือตกลงกับผู้ส่งของไว้
5. ตกลงให้มีการจ่ายค่าระวางให้แก่บุคคลอื่นที่ไม่ใช่เจ้าของเรือ

⁵ Alan Abraham Mocatta, Michael J Mustill and Stewart C. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 18 th ed. (London : Sweet & Maxwell, 1977), p.37.

6. ทำการตกลงใด ๆ ที่ทำให้เจ้าของเรือเสียสิทธิ เช่น ตกลงระงับข้อพิพาทในเรื่องค่าระวางหรือค่าดีเมอเรจ

เนื่องจากลักษณะการชาร์เตอร์เรือแบบ ไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี นี้

ชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ที่มีอำนาจในเชิงพาณิชย์ซึ่งรวมถึงอำนาจในการสั่งการให้นายเรือปฏิบัติตามคำสั่งของตนในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้เรือ (as regard employment) เช่นการนำเรือไปปรับขนหรือขนถ่ายสินค้า ณ. เมืองท่าใด ๆ แต่คำสั่งดังกล่าวนี้ จะไม่รวมถึงการสั่งการเกี่ยวกับการเดินเรือ (Navigation) และการจัดการเรือ (Management of Ship) ซึ่งเป็นหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงของนายเรือและเจ้าของเรือ⁶ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของชาร์เตอร์เรอร์ในการใช้เรือให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของตนมากที่สุด อย่างไรก็ตาม นายเรือมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ได้ในกรณีที่ตนเห็นว่าคำสั่งนั้น มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของเรือหรือความสามารถในการเดินทะเลของเรือ⁷ ในกรณีที่เกิดความเสียหายใดๆ ขึ้นจากการที่นายเรือปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ชาร์เตอร์เรอร์ผูกพันรับผิดชอบใช้ให้กับเจ้าของเรือ* อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือซึ่งมีฐานะเป็นนายจ้างของนายเรือก็ต้องผูกพันรับผิดชอบในการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของนายเรือด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่จะได้ออกเป็นอย่างอื่นไว้ในสัญญา

2.2 ผู้ส่งของ (Shipper) และผู้รับตราส่ง (Consignee)

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปปรับขนสินค้าของบุคคลอื่นย่อมจะมีบุคคลภายนอกเข้ามาเกี่ยวพันกับการชาร์เตอร์เรือนั้นด้วย หากว่าสินค้าที่บรรจุในเรือได้รับความเสียหายเสียหาย ในกรณีที่สินค้าของชาร์เตอร์เรอร์เองนั้นย่อมไม่เป็นปัญหาในการพิจารณาว่าเจ้า

⁶ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D Kimball, *Time Charters*, 3 rd ed. (London : Lloyd's of London Press Ltd, 1989), p.239.

⁷ Ibid., p.236.

* สัญญา Baltime ข้อ 9. NYPE ข้อ 8



ของเรือจะต้องรับผิดชอบชาร์เตอร์เรอร์อย่างไร เนื่องจากข้อกำหนดในสัญญาจะเป็นสิ่งกำหนด ความรับผิดชอบ และช้อยกเว้นความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ แต่ในกรณีที่บุคคล ภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้องเช่น ผู้ส่งของซึ่งเป็นผู้ที่มีนิติสัมพันธ์การขนส่งโดยตรงกับผู้ขนส่ง หรือผู้ รับตราส่งซึ่งเป็นผู้ที่มีชื่อปรากฏในใบตราส่งว่าเป็นผู้มีสิทธิได้รับสินค้า หรือผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย ในกรณีที่ใบตราส่งนั้นออกโดยไม่ได้ระบุชื่อผู้รับตราส่ง หรือระบุชื่อผู้รับตราส่งแต่ไม่มีชื่อห้ามการ โอนใบตราส่งไว้ ผู้ส่งของและผู้รับตราส่งนี้จะเป็นผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องโดยตรงเมื่อเกิดความสูญหาย เสียหาย ของสินค้า โดยปกติแล้ว เมื่อมีการขนสินค้าลงเรือ ผู้ส่งของมักจะเรียกเอาใบตราส่ง ซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ระหว่างตนกับผู้ขนส่ง ผู้ส่งของไม่จำเป็นต้อง ทราบว่า เรือที่ตนนำสินค้ามาบรรทุกนั้นเป็นเรือที่ชาร์เตอร์มาหรือไม่ และใครเป็นเจ้าของเรือที่ แท้จริง บุคคลใดที่ลงนามในใบตราส่งย่อมต้องผูกพันรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของและผู้รับตรา ส่งเมื่อมีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นแก่สินค้า ดังนั้น แม้เรือจะเป็นเรือที่ชาร์เตอร์เรอร์ชาร์- เตอร์มา แล้วนำไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่นก็ตาม เจ้าของเรือก็อาจจะต้องผูกพันรับผิดชอบกับผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งด้วยหากปรากฏว่าใบตราส่งนั้นได้ลงนามโดยนายเรือ ซึ่งมีฐานะเป็นลูกจ้างของ เจ้าของเรือ หรือชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ลงนาม "แทนนายเรือ"⁸ เนื่องจากสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มีข้อกำหนดให้นายเรือลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์ กำหนด ดังนั้น สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จึงไม่เพียงแต่มีผลผูกพันแต่เฉพาะเจ้าของเรือกับ ชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งเป็นผู้สัญญาโดยตรงเท่านั้น แต่อาจมีผลผูกพันให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่ง ของและผู้รับตราส่ง ซึ่งมีได้มีนิติสัมพันธ์เกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือแต่อย่างใด

ในคดี "The Berkshire (1974) 1 Lloyd's Rep.185 เรือได้ถูก ชาร์เตอร์แบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ โดยใช้สัญญามาตรฐานแบบ NYPE ผู้ส่งของได้นำสินค้า บรรทุกลงเรือ ตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่งโดยใช้แบบฟอร์มใบตราส่งของบริษัท

⁸ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, p.272.

ตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ และลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งนั้น ศาลตัดสินว่าใบตราส่งนั้น มีผลผูกพันเจ้าของเรือให้ต้องรับผิดชอบผู้ทรงใบตราส่ง⁹

ในคดี Paterson SS. Ltd V Aluminum Co., (1951) S.C.852 เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ และชาร์เตอร์เรอร์ได้นำเรือไปให้บุคคลอื่น ชาร์เตอร์ช่วงอีกทอดหนึ่ง ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่งโดยใช้แบบฟอร์มของบริษัทตนและได้ให้นายเรือลงนาม แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่ได้เป็นคู่สัญญากับชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ในสัญญา ชาร์เตอร์เรือช่วง ศาลตัดสินว่าเจ้าของเรือต้องผูกพันต่อผู้ส่งของจากการลงนามในใบตราส่งของนายเรือ¹⁰

2.3 ผู้มีฐานะเสมือนเป็นเจ้าของเรือ (Disponent Owner)

สัญญามาตรฐานไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มักจะมีข้อกำหนดให้สิทธิ ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือที่ตนชาร์เตอร์มาไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วง (sub-let) ต่อไปอีกได้*

⁹ William Tetley, Marine Cargo Claims, 2nd ed (Toronto : Butterworths, 1983), p.84.

¹⁰ Ibid., p.84.

* สัญญา Baltim ข้อ 20. ระบุว่า "The Charterers to have the option of subletting the vessel,....., but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter."

สัญญา NYPE ระบุเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ว่า "Charterers shall have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers shall remain responsible for the fulfillment of this Charter."

ไม่ว่าจะนำไปให้ชาร์เตอร์ช่วงภายในช่วงเวลาบางส่วนหรือทั้งหมดของสัญญาก็ได้ ทั้งนี้ เพื่อให้ชาร์เตอร์เรอร์สามารถแสวงหาผลกำไรจากการใช้เรือได้อย่างเต็มที่ การที่ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปอีกนั้นชาร์เตอร์เรอร์เดิมย่อมมีนิติสัมพันธ์การชาร์เตอร์เรือขึ้นใหม่กับซับ-ชาร์เตอร์เรอร์เสมือนกับตนเองเป็นเจ้าของเรือ¹¹ กล่าวคือ ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบต่อซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ เสมือนกับตนเองอยู่ในฐานะเจ้าของเรือด้วย และในขณะเดียวกันชาร์เตอร์เรอร์ก็ยังคงมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาชาร์เตอร์เรือที่ทำไว้กับเจ้าของเรืออยู่ด้วย การนำเรือไปให้ชาร์เตอร์ช่วงนั้นเจ้าของเรือจะไม่มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ กับซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ ดังนั้นเมื่อมีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นแก่เรือ เว้นแต่ในกรณีละเมิดเจ้าของเรือจึงไม่สามารถเรียกร้องเอากับซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกร้องเอากับชาร์เตอร์เรอร์ตามเงื่อนไขข้อกำหนดในสัญญาเท่านั้น และในทางกลับกันซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ก็ไม่สามารถเรียกร้องให้เจ้าของเรือรับผิดชอบต่อตนได้เช่นเดียวกัน¹²

ในคดี *The Baner*, 321 F. 143, 418 (2d Cir. 1915) ศาลประเทศสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินว่า ซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีสิทธิที่จะได้รับชดใช้จากเจ้าของเรือโดยตรงต่อความสูญหาย เสียหาย ของสินค้าอันเนื่องมาจากเรือมีความไม่พร้อมในการเดินทะเลเนื่องจากสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงไม่ได้ก่อให้เกิดนิติสัมพันธ์ใดๆ ระหว่างซับ-ชาร์เตอร์เรอร์กับเจ้าของเรือ ถึงแม้ว่าข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงกับสัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก (head charter) จะเหมือนกันก็ตาม¹³

¹¹ *United Nations, Guide-Lines for Maritime Legislation*, p.5.

¹² *Michael Wilford, Terence Coghlin and John d. Kimball, Time Charters*, p.109.

¹³ *Ibid.*, p.110.

3. แบบสัญญามาตรฐานการชาร์เตอร์เรือ แบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า เมื่อคู่สัญญาหรือตัวแทนของทั้งสองฝ่ายได้ทำความตกลงกันในเรื่องเงื่อนไขของการชาร์เตอร์เรือเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ก็จะมีการจัดทำสัญญาชาร์เตอร์เรือขึ้นเพื่อเป็นหลักฐาน โดยส่วนมากแล้วคู่สัญญามักจะใช้สัญญามาตรฐาน (standard form) ที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์และประเภทของสินค้าที่จะทำการขนส่ง แบบสัญญามาตรฐานนี้จะกำหนดสิทธิหน้าที่ ของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายไว้ โดยปกติแล้ว หากเป็นแบบสัญญามาตรฐานการชาร์เตอร์เรือประเภทเดียวกัน ก็จะมีข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกัน เช่น สัญญามาตรฐานใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ แบบ Baltime, NYPE หรือ Shelltime ก็จะมีข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกันในเรื่องรายละเอียดของเรือ (description of ship) ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ (Charter period) ค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ (hire) การส่งมอบเรือและการส่งคืนเรือ (delivery and re-delivery of ship) การยกเว้นค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ (off-hire) เป็นต้น ในกรณีที่คู่สัญญาประสงค์จะเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดใดในสัญญาก็สามารถทำได้โดยการแก้ไขเพิ่มเติมลงในข้อสัญญานั้น ๆ หรือจัดทำเป็นบันทึกแนบท้ายสัญญาที่เรียกว่า rider

แบบสัญญามาตรฐานการชาร์เตอร์เรือนี้ เกิดขึ้นจากความพยายามในการแก้ไขปัญหาความล่าช้า และความไม่เข้าใจถึงสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญาซึ่งโดยส่วนมากมักจะอยู่กันคนละประเทศ และอยู่ภายใต้ระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน องค์กรที่มีส่วนสำคัญในการจัดทำสัญญามาตรฐานได้แก่ The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), The New York Produce Exchange, The Chamber of Shipping of the United Kingdom, The International Shipowner Association (INSA) และ The Japan Shipping Exchange เป็นต้น แบบมาตรฐานของแต่ละองค์กรที่จัดทำขึ้นนี้ ก็มักจะถูกพิจารณาว่าเป็นแบบสัญญาที่เอื้อประโยชน์แก่สมาชิกภายในองค์กรของตน ซึ่งทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเสียเปรียบจึงได้มีการนำแบบสัญญามาตรฐานที่จัดทำโดยองค์กรหนึ่งไปให้องค์กรอื่นๆ ทำการรับรอง (approve) ซึ่งเรียกว่า "approve forms" หรือ "official forms" ¹⁴

¹⁴ จินวัณณ์ จินแสงอร่าม, "สัญญาเช่าเรือ", หน้า 78.

บริษัทหรือหน่วยงานเอกชนในวงการค้าแร่ และปิ๋ย ซึ่งมักจะชาร์เตอร์เรือมาใช้ ในการขนส่งสินค้า ก็ได้มีการจัดทำสัญญาที่ใช้ในการชาร์เตอร์เรือของตนขึ้น เรียกว่า "private forms" หรือ "house charterparty"

การที่แบบสัญญามาตรฐานเป็นที่ยอมรับ และมีการนำมาใช้กันอย่างแพร่หลายนั้น ก่อให้เกิดผลดีต่อระบบกฎหมายระหว่างประเทศโดยส่วนรวม เพราะทำให้เกิดลักษณะความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (International Uniformity) ของสัญญาระหว่างประเทศและสามารถ ช่วยแก้ไขปัญหาความเข้าใจทางภาษาและการตีความข้อสัญญาได้มาก ทำให้คู่สัญญาทราบถึงสิทธิ หน้าที่ของตนอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นผลให้จำนวนคดีและข้อพิพาทที่เกี่ยวกับสัญญาชาร์เตอร์เรือลด น้อยลงด้วย¹⁵

แบบสัญญามาตรฐานของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ที่นิยมใช้กันมากได้แก่ Baltice แต่สำหรับประเทศไทยแล้ว มักจะนิยมใช้แบบฟอร์ม NYPE ซึ่งจัดทำโดย The Association of Ship Brokers & Agents (U.S.A.) Inc., (ASBA) New York ซึ่งจัดทำเมื่อ 6 พฤศจิกายน ค.ศ. 1913 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อ 20 ตุลาคม ค.ศ. 1921, 6 สิงหาคม ค.ศ. 1931, 3 ตุลาคม ค.ศ. 1946 และ 12 มิถุนายน ค.ศ. 1981 เหตุที่นิยม ใช้สัญญามาตรฐานแบบนี้เพราะนายหน้าซึ่ง เป็นผู้จัดหาเรือมักจะรู้จักและคุ้นเคยกับสัญญามาตรฐาน แบบนี้มากกว่าแบบอื่น¹⁶

4. ข้อกำหนดที่สำคัญของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

ถึงแม้ว่าสัญญามาตรฐานการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะมี หลายรูปแบบซึ่งจัดทำขึ้นโดยแต่ละองค์กรดังที่กล่าวไว้ในข้อ 3. ข้อกำหนดที่สำคัญของสัญญา

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 79.

¹⁶ โกวิท โล่ห์ชาวณิชย์, "Chartering", เอกสารประกอบการอบรม The Shipping Business in Thailand, 13 สิงหาคม 2530.

ใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มีดังต่อไปนี้

4.1 รายละเอียดของเรือ (Description of Ship)

การชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ รายละเอียดของเรือถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับชาร์เตอร์เรอร์ เนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ที่มีอำนาจควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์ และต้องรับภาระการเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการมีอำนาจควบคุมนี้ด้วย หากเรือที่ชาร์เตอร์มามีคุณลักษณะไม่ดีหรือไม่ตรงตามความประสงค์ของชาร์เตอร์เรอร์ก็อาจจะมีผลให้ชาร์เตอร์เรอร์ต้องเสียผลประโยชน์ในทางการค้าของตน ในสัญญาจะระบุรายละเอียดของเรือเกี่ยวกับ ชื่อ ธง (ซึ่งแสดงสัญชาติของเรือ) ชั้นและประเภท ปริมาตรบรรทุก ความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือ (Cargo Capacity) ความเร็วและอัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิง (Fuel Consumption) เจ้าของเรือมีหน้าที่ที่จะต้องส่งมอบเรือที่มีคุณลักษณะตามที่กำหนดไว้ นอกจากนั้นแล้วเจ้าของเรือยังมีหน้าที่ที่จะต้องส่งมอบเรือที่มีความเหมาะสมในการเดินทะเล (Seaworthiness) อีกด้วย *

รายละเอียดของเรือแต่ละชนิดย่อมมีความสำคัญในแต่ละสถานการณ์ เช่น ธงของเรือย่อมมีความสำคัญในภาวะสงคราม ความเร็ว อัตราสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเรือ และความสามารถในการบรรทุกสินค้าย่อมมีความสำคัญสำหรับการชาร์เตอร์เรือเพื่อประกอบธุรกิจการค้าหรือการให้บริการทางการขนส่ง ความเร็วอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและความสามารถ

* สัญญามาตรฐาน Baltime ข้อ 1 ระบุว่า "เรือจะต้องมีความเหมาะสมทุกประการที่จะใช้บรรทุกสินค้าตามปกติทั่วไป และในสัญญา NYPE ระบุว่า "เรือจะต้องมีความพร้อมที่จะรับสินค้าโดยมีระวางเรือที่ปกควาสะอาดและระวางเรือต้องแน่นหนาแข็งแรง และมีความเหมาะสมในการบรรทุกสินค้าตามปกติทั่วไป" นอกจากนั้นแล้วยังมีข้อความระบุว่าเจ้าของเรือจะต้องจัดให้เรือมีสภาพดีตลอดทั้งลำเรือและมีเครื่องจักรที่มีสภาพดี ตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรืออีกด้วย

ในการบรรทุกสินค้ามักจะกำหนดโดยตัวเลขประมาณ โดยใช้คำว่า "about" และในกรณีของความเร็วยกของเรือมักจะระบุข้อความ "in good weather conditions" เช่น ในสัญญา Baltime ระบุว่า

".....of the vessel called.....carrying about.....tons deadweight on board of trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, and fully loaded capable of steaming about.....knots in good weather and smooth water on a consumption of abouttons best welsh coal, or about....."

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษ รายละเอียดของเรือที่ผูกพันให้เจ้าของเรือต้องจัดหาเรือตามที่ระบุไว้ให้กับชาร์เตอร์เรอร์นั้นมีฐานะเป็น intermediate terms ซึ่งหากมีการปฏิบัติผิดข้อกำหนดดังกล่าว คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับความเสียหายจะบอกเลิกสัญญาไม่ได้ ได้แต่เพียงเรียกร้องค่าเสียหายจากคู่สัญญาฝ่ายที่ปฏิบัติผิดข้อกำหนดเท่านั้น เว้นแต่ข้อกำหนดนี้เป็นสาระสำคัญและการปฏิบัติผิดข้อกำหนดดังกล่าวนั้นเป็นการเสื่อมประโยชน์ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง คู่สัญญาฝ่ายนั้นก็สามารรถที่จะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาได้ ซึ่งอาจจะพิจารณาได้ดังนี้คือ¹⁷

- 1) หากการที่เจ้าของเรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับคุณลักษณะของเรือ นั้นถึงขนาดและเป็นสาระสำคัญของสัญญาซึ่งมีผลให้ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้ หรือ
- 2) เจ้าของเรือปฏิเสธหรือไม่สามารถที่จะแก้ไขให้เรือมีคุณลักษณะตรงตามที่ระบุไว้ในสัญญา ซึ่งชี้ให้เห็นเจตนาของเจ้าของเรือที่จะไม่ผูกพันตามข้อกำหนดในเรื่องคุณลักษณะของเรือในสัญญา หรือ

¹⁷ Michael Wilford, Terence Coghlin and John D Kimball, *Time Charters*, p.60.

3) เจ้าของเรือไม่สามารถแก้ไขให้เรือมีคุณลักษณะตรงตามสัญญา และไม่สามารถส่งมอบเรือให้กับชาร์เตอร์เรอร์ก่อนวันที่ชาร์เตอร์เรอร์สามารถใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาได้ (Cancelling Date)

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศสหรัฐอเมริกา รายละเอียดของเรือมีฐานะเป็นคำรับรอง (warranty) กล่าวคือ ในกรณีที่เจ้าของเรือปฏิบัติผิดคำรับรองดังกล่าว โดยจัดหาเรือที่มีคุณลักษณะไม่ตรงกับที่กำหนดไว้ โดยปกติกแล้ว ชาร์เตอร์เรอร์ จะใช้สิทธิเลิกสัญญาไม่ได้ ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิเพียงเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการเชื่อมโยงจากการใช้เรือเท่านั้น เว้นแต่การปฏิบัติผิดคำรับรองดังกล่าวนี้ถึงขนาดและเป็นสาระสำคัญของสัญญา ชาร์เตอร์เรอร์ก็สามารถบอกเลิกสัญญาได้ ซึ่งก็มีลักษณะคล้ายคลึงกับหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษ

อย่างไรก็ตามในส่วนของระยะเวลาที่เจ้าของเรือต้องผูกพันในคำรับรองที่เกี่ยวกับคุณลักษณะของเรือ นั้น จะขึ้นอยู่กับประเภทของคุณลักษณะของเรือ เช่น ในส่วนของความเร็วและอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงนั้น แนวคำพิพากษาศาลคอมมอนลอว์ของประเทศสหรัฐอเมริกาวางหลักไว้ว่า เจ้าของเรือมีความผูกพันในคำรับรองเฉพาะในเวลาที่ตนส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์เท่านั้น แต่อนุญาโตตุลาการของกรุงนิวยอร์กประเทศสหรัฐอเมริกาได้ยอมรับหลักว่าเจ้าของเรือมีความผูกพันในส่วนของความเร็วและอัตราการสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา¹⁸

4.2 ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ (Charter Period)

ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือจะนำมาคำนวณค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ (hire) ที่ชาร์เตอร์เรอร์ต้องชำระให้แก่เจ้าของเรือ และเป็นสิ่งที่กำหนดวันสิ้นสุดที่ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิใช้เรือได้ ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือจะกำหนดเป็นวัน เดือน หรือปี ซึ่งนับตาม

¹⁸ John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 2nd ed., (London : Pitman Publishing, 1993), p.95.

ปฏิทินและจะเริ่มนับเมื่อเจ้าของเรือได้ส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์แล้ว สัญญามาตรฐาน Baltimore ข้อ 1 ระบุว่า "The Owners let, and the Charterers hire the vessel for a period of..... calender months from the time the vessel is delivered ... "

คู่สัญญาอาจตกลงกำหนดเวลาชาร์เตอร์เรือเป็นระยะเวลาที่แน่นอนหรือกำหนดเป็นช่วงเวลาก็ได้ เมื่อครบกำหนดการชาร์เตอร์เรือชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ที่จะต้องส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือ ณ. ท่าเรือและตามวันเวลาที่ตกลงกันไว้ ในทางปฏิบัติแล้วการชาร์เตอร์เรือแบบไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ซึ่งมักจะชาร์เตอร์กันเป็นระยะเวลานานๆ และใช้ในการเดินทางหลายๆ เทียนั้น ไม่อาจคาดหมายได้แน่นอนว่าเรือจะมาถึงท่าเรือที่กำหนดไว้เพื่อการส่งมอบคืนแก่เจ้าของเรือภายหลังจากการเดินทางเที่ยวสุดท้ายในวันใด เนื่องจากการเดินทางในทะเล เรือมีความเสี่ยงภัยที่จะต้องเผชิญกับพายุได้ตลอดเวลา เรืออาจมาถึงก่อนเวลาสิ้นสุดที่กำหนดไว้ในสัญญา (Underlap) หรือหลังจากเวลาสิ้นสุดที่กำหนดไว้ (Overlap) ก็ได้ อนุญาโตตุลาการผู้ตัดสินชี้ขาดคดีของสหรัฐอเมริกาได้นำหลักเกณฑ์ในเรื่องของ Underlap/Overlap มาใช้พิจารณาว่าชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะสั่งให้เรือออกเดินทางเที่ยวสุดท้าย (Final Voyage) หรือไม่ กล่าวคือ ตามกฎนี้ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะเลือกส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือก่อนวันครบกำหนดเวลาการชาร์เตอร์เรือ หรือส่งมอบเรือหลังจากวันที่ครบกำหนดเวลาการชาร์เตอร์เรือ แล้วแต่ว่าวันใดเป็นวันที่ชาร์เตอร์เรอร์คาดหมายได้ว่าจะสามารถส่งเรือคืนได้ใกล้เคียงกับวันสิ้นสุดระยะเวลาชาร์เตอร์เรือตามสัญญา

ในกรณีที่สัญญาระบุว่าชาร์เตอร์เรือมีกำหนดเวลา "6 เดือน" หรือ "2 ปี" โดยไม่ได้กำหนดช่วงเวลา Overlap/Underlap ไว้ ศาลคอมมอนลอว์มักจะตีความว่า กรณีนี้ถือว่าคู่สัญญามีได้มีเจตนาจะถือเอากำหนดเวลาสิ้นสุดการชาร์เตอร์เรือเป็นสาระสำคัญและศาลมักจะกำหนดช่วงเวลาอันสมควร (Reasonable Time) ให้แก่คู่สัญญาโดยปริยาย โดยพิจารณาจากผลในทางการค้าเป็นสำคัญ ซึ่งโดยปกติแล้ว ศาลมักจะกำหนดช่วงเวลายืดหยุ่นให้ประมาณ

4-5% ของกำหนดเวลาชาร์เตอร์เรือตามสัญญา¹⁹ สัญญามาตรฐาน NYPE ได้ยอมรับหลักการเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้โดยใช้คำว่า "about" ก่อนหน้าระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ*

คู่สัญญาอาจตกลงโดยแจ้งชัดถึงกำหนดเวลา Underlap หรือ Overlap นี้ได้เช่น กำหนดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือเป็น "a period of six months, 20 days more or less in Charterer's option" กล่าวคือระยะเวลาชาร์เตอร์เรือ 6 เดือน และ 20 วันก่อนหรือหลังจาก 6 เดือนนี้ ชาร์เตอร์เรอร์สามารถส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือได้โดยไม่ถือเป็นการผิดสัญญา

หากชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนภายในกำหนดเวลาอันสมควร (reasonable time) แล้ว แม้ว่าจะส่งก่อนหรือหลังจากเวลาสิ้นสุดการชาร์เตอร์เรือและคู่สัญญาไม่ได้กำหนดเวลาการชาร์เตอร์เรือไว้โดยประมาณ หรือในกรณีที่คู่สัญญาตกลงไว้แจ้งชัดว่าให้ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิส่งมอบเรือคืนก่อนหรือหลังกำหนดเวลาสิ้นสุดการชาร์เตอร์เรือได้ และชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนในช่วงเวลาดังกล่าว ไม่ถือว่าชาร์เตอร์เรอร์ผิดสัญญาแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือในอัตราตามสัญญาให้แก่เจ้าของเรือในกรณีที่ส่งมอบเรือคืนเกินกว่ากำหนดเวลาที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ นับแต่วันครบกำหนดเวลาจนถึงวันที่ได้ทำการส่งมอบเรือคืนที่แท้จริง (actual redelivery)

หากชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนก่อนครบกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญานั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะไม่มีสิทธิขอคืนเงินค่าตอบแทน (hire) ที่ชำระล่วงหน้าให้แก่เจ้าของเรือ เว้นแต่ในสัญญาได้กำหนดเวลา underlap ที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิส่งมอบเรือคืนก่อนกำหนดเวลาไว้ และหากชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนก่อนภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้นั้น (underlap) ชาร์เตอร์เรอร์สามารถขอคืนค่าตอบแทนสำหรับระยะเวลาที่เหลือได้²⁰

¹⁹ Ibid ., p.98.

* สัญญา NYPE ระบุว่า "The Owners agree to let and the Charterers agree to hire the vessel from the time of delivery for about....."

²⁰ Ibid., p.99.

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือเกินกว่าระยะเวลาอันสมควรหรือเกินกว่าระยะเวลาที่ให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ส่งมอบเรือคืนก่อนหรือหลังกำหนดเวลาตามสัญญา ชาร์เตอร์เรอร์จะเป็นฝ่ายผิดสัญญาและต้องชำระค่าตอบแทน (hire) ในส่วนของระยะเวลาที่เกินไปในอัตราตามราคาตลาด (market price) และยังคงชำระค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือเพื่อการส่งมอบเรือคืนล่าช้าอีกด้วย 21

4.3 ค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ (Hire)

ค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือจะกำหนดขึ้นเป็นเงินจำนวนหนึ่งที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระให้แก่เจ้าของเรือเพื่อเป็นการตอบแทนการได้ใช้เรือพร้อมทั้งอุปกรณ์และคนประจำเรือ โดยจะเริ่มชำระตั้งแต่วันที่ส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ จนถึงสิ้นสุดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา คู่สัญญาจะตกลงถึงกำหนดเวลา สถานที่และสกุลเงินที่จะต้องชำระ การชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์นี้จะกำหนดค่าตอบแทนโดยคำนวณจากระยะเวลาในการชาร์เตอร์เรือ และมักจะกำหนดให้ชำระในอัตราแน่นอนอัตราหนึ่งในช่วงเวลาหนึ่ง เช่น x ดอลลาร์ต่อ 30 วัน หรือต่อช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งที่คู่สัญญาจะได้ออกกัน ค่าตอบแทนนี้มักจะชำระกันล่วงหน้า ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าตอบแทนให้เจ้าของเรือให้ครบถ้วนตามจำนวนและตรงตามกำหนดเวลา เว้นแต่ในกรณีที่ได้ระบุไว้โดยชัดแจ้งในสัญญาว่าชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะไม่ต้องชำระค่าตอบแทนได้ เช่น กรณีที่เกิดเหตุการณ์ตรงตามเงื่อนไขในเรื่องระยะเวลายกเว้นค่าตอบแทน (off-hire) หรือในกรณีที่เจ้าของเรือผิดหน้าที่ตามสัญญาหรือสัญญาสิ้นสุดลง

ค่าตอบแทนจะเริ่มคิดตั้งแต่วันที่ที่มีการส่งมอบเรือ (delivery) จนถึงวันที่ได้มีการส่งมอบเรือคืนที่แท้จริง ซึ่งมักจะเป็นระยะเวลานานและอาจมีปัญหาในเรื่องการขึ้นลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา เพื่อลดความเสี่ยงภัยในเรื่องการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนและเนื่องจากตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้เจ้าของเรือเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการจัดการ

21 Ibid., p.99.

เรือ และเมื่อมีการชาร์เตอร์เรือกันเป็นกำหนดเวลานาน ๆ ซึ่งอาจมีผลให้ค่าใช้จ่ายในการจัดการเรือสูงขึ้น ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว ในสัญญาจึงมักจะระบุข้อกำหนดเรื่องการเปลี่ยนแปลงค่าตอบแทน (Escalation Clause) ไว้ด้วย

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดชำระค่าตอบแทน ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ และจากที่ระบุไว้ในสัญญามาตรฐาน เจ้าของเรืออาจใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกคืนเรือ (Withdraw the Vessel) จากการใช้ของชาร์เตอร์เรอร์ได้ ในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้ใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาเมื่อชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดชำระค่าตอบแทนในงวดใด ๆ เจ้าของเรือจะต้องโต้แย้งการกระทำดังกล่าวของชาร์เตอร์เรอร์ไว้ หากเจ้าของเรือไม่ได้ใช้สิทธิโต้แย้งดังกล่าว อาจถือได้ว่าเจ้าของเรือไม่ถือเอากำหนดเวลาในการชำระเงินเป็นสาระสำคัญ และเมื่อชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดในงวดต่อ ๆ ไป เจ้าของเรืออาจเสียสิทธิในการบอกเลิกสัญญาได้²²

4.4 สิทธิในการเรียกเรือคืนของเจ้าของเรือ (Right of Withdrawal)

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ ระยะเวลาไม่ถือเป็นสาระสำคัญของสัญญา เจ้าของเรือไม่สามารถบอกเลิกสัญญาและเรียกเรือคืนจากชาร์เตอร์เรอร์ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ เว้นแต่การผิดนัดของชาร์เตอร์เรอร์นั้นแสดงถึงความประสงค์ที่จะไม่ปฏิบัติตามสัญญา เช่น การผิดนัดชำระค่าตอบแทนหรือไม่ชำระซ้ำอีก²³ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติของคู่สัญญา เมื่อชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัด เจ้าของเรือก็สามารถใช้สิทธิเรียกเรือคืนจากชาร์เตอร์เรอร์ได้ทันทีซึ่งปรากฏในสัญญามาตรฐาน Baltimore ข้อ 6 ดังนี้

"ในกรณีที่มีการผิดนัดชำระค่าตอบแทน เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเรือคืนจากชาร์เตอร์เรอร์โดยไม่ต้องโต้แย้งไว้ หรือใช้สิทธิทางศาลหรือกระทำการอื่นใด และการเรียกเรือคืนดังกล่าวนี้ ไม่ทำให้เจ้าของเรือเสียสิทธิในการใช้สิทธิเรียกร้องใดๆ ตามสัญญาต่อชาร์เตอร์เรอร์ "

²² John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, p.111.

²³ Ibid., p.109.

ในสัญญา NYPE ข้อ 5 ก็ได้กล่าวถึงสิทธิของเจ้าของเรือในการเรียกเรือคืนไว้ในลักษณะเดียวกัน

แม้ในสัญญาจะระบุว่า เจ้าของเรือสามารถเรียกเรือคืนได้โดยทันทีและไม่ต้องดำเนินการอย่างใดก่อนก็ตาม ในคดี *The Laconia* (1977) 1 Lloyd's Rep.315 ศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินว่า เจ้าของเรือต้องบอกกล่าวเป็นหนังสือถึงการใช้สิทธิเรียกเรือคืนดังกล่าวไปยังชาร์เตอร์เรอร์ หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ การมีหนังสือบอกกล่าวไปยังนายเรือไม่ถือว่าเป็นการเพียงพอ หนังสือบอกกล่าวนี้ไม่มีแบบ แต่จะต้องมีข้อความว่าชาร์เตอร์เรอร์ผิคนัดไม่ชำระค่าตอบแทนและเจ้าของเรือได้ใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา

เจ้าของเรืออาจเสียสิทธิในการเรียกเรือคืนได้หากเจ้าของเรือได้กระทำการใดๆ อันเป็นที่ชัดเจนว่าได้ยอมรับการชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือที่ล่าช้าหรือผิคนัดนั้น การยอมรับชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือที่ล่าช้าหรือผิคนัดของตัวแทนของเจ้าของเรือไม่อาจถือได้ว่าเจ้าของเรือสละสิทธิในการเรียกเรือคืน เว้นแต่ ตัวแทนของเจ้าของเรือจะได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือโดยแจ้งชัด

การใช้สิทธิเรียกเรือคืนเนื่องจากการผิคนัดชำระค่าตอบแทนนี้ จะทำให้สัญญาชาร์เตอร์เรือสิ้นสุดลง เจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะเรียกเรือคืนจากชาร์เตอร์เรอร์ชั่วคราวเพื่อบังคับให้ชาร์เตอร์เรอร์ชำระค่าตอบแทน เว้นแต่จะได้กำหนดไว้ในสัญญา²⁴ การผิคนัดชำระค่าตอบแทนของชาร์เตอร์เรอร์นี้ถือว่าชาร์เตอร์เรอร์เป็นฝ่ายผิคนัดสัญญา และต้องชำระค่าเสียหายในกรณีที่เจ้าของเรือใช้สิทธิเรียกเรือคืนและทำให้สัญญาสิ้นสุดลงก่อนครบกำหนดเวลาให้แก่เจ้าของเรือด้วย

ประเด็นปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้คือในกรณีที่เจ้าของเรือ จะใช้สิทธิเรียกเรือคืนจากชาร์เตอร์เรอร์หลังจากที่ได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว และได้มีการออกไป

²⁴ Ibid., p.116.

ตราส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ได้มีการออกใบตราส่งให้แก่บุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ชาร์เตอร์เรอร์ เจ้าของเรือจะต้องผูกพันให้เรือชนสินค้าจนเสร็จสิ้นการเดินทางตามใบตราส่งที่ออกไปนั้นด้วย²⁵ อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติเมื่อเจ้าของเรือได้บอกกล่าวเป็นหนังสือไปยังชาร์เตอร์เรอร์ถึงการ ใช้สิทธิเรียกเรือคืนดังกล่าวนั้น ชาร์เตอร์เรอร์ มักจะยอมชำระค่าตอบแทนให้แก่เจ้าของเรือใน อัตราตามราคาตลาดในขณะนั้น

4.5 การยกเว้นค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ (Off-hire)

ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือให้แก่เจ้าของเรือ นับตั้งแต่ได้รับมอบเรือจนกระทั่งได้มีการส่งคืนเรือให้แก่เจ้าของเรือ การชาร์เตอร์เรือ แบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ นี้ มักจะมีกำหนดเวลาการชาร์เตอร์เรือกันเป็นระยะเวลาานาน จึง อาจเป็นไปได้ว่าเรือจะเกิดความชำรุดบกพร่องและไม่สามารถใช้งานได้ในช่วงเวลาตามสัญญา ซึ่ง จะทำให้ชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงภัยเกี่ยวกับการล่าช้าของเรือต้องเสีย ประโยชน์ ดังนั้น คู่สัญญาจึงได้ตกลงกันกำหนดเหตุการณ์ใด ๆ ขึ้นเพื่อใช้เป็นหลักในการพิจารณา ว่า หากมีกรณีดังกล่าวเกิดขึ้น และเรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้ตามปกติ ชาร์เตอร์เรอร์มี สิทธิที่จะไม่ต้องชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือให้แก่เจ้าของเรือ ภายในช่วงกำหนดเวลานั้น โดยไม่ถือว่าชาร์เตอร์เรอร์ผิดสัญญาแต่อย่างใด

โดยปกติแล้ว สัญญามาตรฐานแบบต่าง ๆ จะกำหนดเหตุแห่งการยกเว้นค่า ตอบแทนการชาร์เตอร์เรือไว้ ซึ่งเรียกว่า off-hire clause ในสัญญามาตรฐานแบบ Baltimore ข้อ 11 ได้กำหนดเหตุแห่งการยกเว้นค่าตอบแทนไว้หลายกรณี เช่น ในกรณีที่เรือต้อง ขึ้นอู่แห้ง (drydock) หรือเรือต้องเข้าอู่เพื่อซ่อมแซม การขาดคนประจำเรือ การที่เครื่องจักร ในเรือชำรุดบกพร่อง การที่ตัวเรือ (hull) ได้รับความเสียหาย หรือเหตุอื่นใดที่เกิดขึ้นและ เป็นผลให้เรือไม่สามารถใช้งานได้ตามปกติเป็นเวลาติดต่อกันเกินกว่า 24 ชั่วโมง แล้ว

²⁵ Ibid., p.116.

ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ต้องชำระค่าตอบแทนให้แก่เจ้าของเรือ และในสัญญา NYPE ข้อ 15 ก็ได้ระบุไว้ในลักษณะใกล้เคียงกัน

การที่ชาร์เตอร์เรอร์จะถือเอาเหตุใด เป็นเหตุแห่งการยกเว้นค่าตอบแทนนั้น จะต้องปรากฏว่าเหตุดังกล่าวไม่ได้เกิดจากการกระทำของชาร์เตอร์เรอร์ หรือเกิดจากเหตุสุดวิสัย และชาร์เตอร์เรอร์มีการพิจารณาพิสูจน์ให้เห็นว่ามีเหตุดังกล่าวเกิดขึ้น ซึ่งทำให้ตนมีสิทธิตามสัญญาที่จะไม่ต้องชำระค่าตอบแทนให้แก่เจ้าของเรือ อย่างไรก็ตาม แม้ชาร์เตอร์เรอร์จะมีสิทธิไม่ชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือตามข้อกำหนดในเรื่องการยกเว้นค่าตอบแทนนี้ ชาร์เตอร์เรอร์ยังต้องผูกพันในหน้าที่ปฏิบัติอื่น ๆ ของตนตามสัญญาอยู่ เช่น หน้าที่ในการชำระค่าเช่าเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าล่วงเวลาคนประจำเรือ²⁶ เป็นต้น

ในระหว่างที่เรืออยู่ในช่วงเวลายุกเว้นค่าตอบแทนนี้ สัญญามาตรฐานมักจะกำหนดให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ ในการหักเงินค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ ที่ได้ชำระไปล่วงหน้า จากค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือในงวดต่อๆ ไปที่ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องชำระให้แก่เจ้าของเรือได้

สิทธิของชาร์เตอร์เรอร์ที่จะไม่ต้องชำระค่าตอบแทนให้แก่เจ้าของเรือนี้ จะสิ้นสุดลงทันทีที่เรือสามารถใช้งานได้ตามปกติ

4.6 การใช้เรือและการชดเชยความเสียหายแก่เจ้าของเรือ (Employment and Indemnity)

ข้อกำหนดในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ โดยส่วนมากแล้วจะเป็นข้อกำหนดที่รวมถึงการให้สิทธิแก่ชาร์เตอร์เรอร์ในการได้ใช้ประโยชน์จากเรือได้อย่างเต็มที่ ซึ่งจะเห็นได้ชัดจากข้อกำหนดของสัญญามาตรฐาน Baltimore ข้อ 9 และ NYPE ข้อ 8 ได้กำหนดให้อำนาจชาร์เตอร์เรอร์ในการสั่งงานนายเรือและนายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้เรือ (as regard employment) คำว่า employment

²⁶ Ibid., p.118.

ในสัญญานี้ ศาลของประเทศอังกฤษ ได้ตัดสินไว้ในคดี Larrinaga Steamship V The Crown (1944) 78 Ll.L. Rep.167 ว่าคำว่า employment นี้หมายถึง employment of ship ไม่ใช่ employment of persons กล่าวคือ แม้ว่านายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของ ชาร์เตอร์เรอร์แต่นายเรือก็ยังคงมีฐานะเป็นลูกจ้างของเจ้าของเรืออยู่ ขอบอำนาจการใช้เรือของชาร์เตอร์เรอร์นี้รวมถึงการสั่งให้เรือเข้าเทียบท่าเรือใดๆ เพื่อบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า แต่ไม่รวมถึงการสั่งการใดๆ ที่จะมึผลกระทบต่อการเดินทางซึ่งเป็นหน้าที่รับผิดชอบของนายเรือ ข้อสัญญานี้กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ของชาร์เตอร์เรอร์ในการใช้เรือได้อย่างเต็มที่ตามวัตถุประสงค์ของสัญญา ข้อกำหนดที่สำคัญของ Employment Clause คือข้อกำหนดในเรื่องที่นายเรือต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนดให้ หรือการที่ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนสิทธิลงนามในใบตราส่ง "แทนนายเรือ" การลงนามดังกล่าวนี้ อาจจะมีผลผูกพันให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ ใบตราส่งในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหายแก่สินค้าต่อผู้ทรงใบตราส่ง แต่ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ที่จะต้องชดใช้ความเสียหายดังกล่าวคืนให้แก่เจ้าของเรือด้วย ซึ่งในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี จะกำหนดไว้ชัดเจนเกี่ยวกับการชดใช้คืนดังกล่าวนี้*

ชาร์เตอร์เรอร์ผูกพันต้องชดใช้คืนแก่เจ้าของเรือในความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการใช้เรือ เช่นการที่ชาร์เตอร์เรอร์สั่งให้จอดเรือ ณ เมืองท่าที่ไม่ปลอดภัย หรือการที่ชาร์เตอร์เรอร์นำสินค้าอันตรายบรรทุกลงเรือ หรือการที่นายเรือลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด ซึ่งอาจทำให้เจ้าของเรือต้องผูกพันรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก นอกเหนือไปจากความรับผิดชอบตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในกรณีที่ไม่ได้มีการรวมข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามสัญญาชาร์เตอร์เรือไว้ในใบตราส่งหรือความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ทรงใบตราส่ง อยู่ภายใต้บังคับของกฎแห่งกรุงเฮกทันทีที่ได้มีการออกใบตราส่ง ซึ่งเจ้าของเรือมีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อผู้ทรงใบตราส่งตามที่กฎแห่งกรุงเฮกระบุไว้ ซึ่งอาจแตกต่างไปจากความรับผิดชอบตามสัญญาชาร์เตอร์เรือเนื่องจากตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์จะตกลงรับผิดชอบ

* สัญญา Baltime ข้อ 9, NYPE ข้อ 8

หรือยกเว้นความรับผิดชอบกันเป็นประการใดก็ได้ เนื่องจากไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการชาร์ทอร์เรือบังคับไว้เหมือนกับเรื่องใบตราส่งที่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องจะอยู่ภายใต้บังคับของกฎแห่งกรุงเฮก ดังนั้น ในกรณีที่ใบตราส่งมีผลผูกพันเจ้าของเรือและอยู่ภายใต้กฎแห่งกรุงเฮก เจ้าของเรือจะนำข้อยกเว้นในสัญญาชาร์ทอร์เรือมายกเว้นความรับผิดชอบของตนต่อผู้ทรงใบตราส่งไม่ได้

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า โดยลักษณะของสัญญาใหม่ ชาร์ทอร์ พาร์ตี้ ที่แบ่งแยกอำนาจการควบคุมเรือระหว่างชาร์ทอร์เรอร์และเจ้าของเรือกล่าวคือ เจ้าของเรือมีหน้าที่ควบคุมในด้านการเดินเรือและการบริหารงานเรือส่วนชาร์ทอร์เรอร์มีอำนาจควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์ ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากการเดินเรือโดยประมาทเล็กน้อย หรือสภาพของเรือที่ไม่มีความคงทนในการเดินทะเล (Unseaworthiness) ถึงแม้ว่าความเสียหายดังกล่าวนี้จะเกิดขึ้นเนื่องจากการปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์ทอร์เรอร์ แต่เนื่องจากเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ชาร์ทอร์เรอร์จึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้คืนแก่เจ้าของเรือ ²⁷

หากปรากฏว่าชาร์ทอร์เรอร์ไม่พอใจในการปฏิบัติงานของนายเรือ หรือคนประจำเรือ ชาร์ทอร์เรอร์ก็สามารถที่จะขอให้เจ้าของเรือเปลี่ยนแปลงบุคคลเหล่านั้นได้ โดยแจ้งเป็นหนังสือไปยังเจ้าของเรือ และเจ้าของเรือจะต้องทำการสอบสวนถึงเหตุดังกล่าวทันที (สัญญา Baltimore ข้อ 9)



²⁷ John F. Wilson , Carriage of Goods by Sea, p.107.

สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์และซัพซาร์เตอร์เรอร์ในสัญญาใหม่
ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ กรณีสินค้าสูญหายหรือเสียหาย

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า สัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นสัญญาต่างตอบแทน ซึ่งคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างก็มีหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างกัน ในหัวข้อนี้จะได้อธิบายถึงหน้าที่หลักๆ ของเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ หรือ ซัพซาร์เตอร์เรอร์นำเรือที่ชาร์เตอร์มาบรรทุกสินค้าของตนเอง และเกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่สินค้า เจ้าของเรือจะมีความรับผิดชอบอย่างไรต่อชาร์เตอร์เรอร์นั้น จะได้พิจารณาดังนี้

1. หน้าที่ของเจ้าของเรือ

เจ้าของเรือ นอกจากจะมีหน้าที่ต้องส่งมอบเรือแก่ชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญาแล้วยังมีหน้าที่ในการให้บริการทางการเดินเรือและการบริหารงานเรือโดยการจัดให้มีนายเรือและลูกเรือเพื่อให้บริการแก่ชาร์เตอร์เรอร์ จึงอาจแบ่งแยกหน้าที่ของเจ้าของเรือได้ดังนี้

1.1 หน้าที่ของเจ้าของเรือเกี่ยวกับเรือที่ชาร์เตอร์

เจ้าของเรือมีหน้าที่ในการจัดเรือให้มีคุณลักษณะตรงตามรายละเอียดของเรือที่ระบุไว้ในสัญญา (description of the vessel) และต้องจัดเรือที่มีสภาพเหมาะสมในการเดินทะเล (seaworthiness) ในสัญญามาตรฐาน Baltime ข้อ 1 ระบุว่า "เรือจะต้องมีความเหมาะสมทุกประการที่จะใช้บรรทุกสินค้าตามปกติทั่วไป " และสัญญา NYPE ระบุว่า "เรือจะต้องมีความพร้อมที่จะรับสินค้า โดยมีระวาง เรือที่ปิดกวาดสะอาดและระวางเรือต้องแน่นหนา แข็งแรง และมีความเหมาะสมในการบรรทุกสินค้าตามปกติทั่วไป "

ระดับหน้าที่ของเจ้าของเรือในการส่งมอบเรือที่มีสภาพเหมาะสมในการเดินทะเลนั้นเป็นเพียงการใช้ความพยายามตามสมควรเท่านั้น ส่วนกำหนดเวลาในการปฏิบัติหน้าที่นี้จะเริ่มตั้งแต่เมื่อมีการส่งมอบเรือแก่ชาร์เตอร์เรอร์และก่อนเรือเริ่มออกเดินทาง

เรือที่มีสภาพเหมาะสมในการเดินทะเลนั้น นอกจากจะหมายถึงตัวเรือที่ต้องมีสภาพที่ดีพร้อมด้วยอุปกรณ์และคนประจำเรือแล้ว ยังหมายรวมถึงเรือต้องมีเอกสารประกอบที่จำ

เป็นของเรืออีกด้วย อย่างไรก็ตาม การที่จะพิจารณาว่าเรือจะต้องมีลักษณะอย่างไรจึงจะถือว่ามีความเหมาะสมในการเดินทะเลนั้น จะต้องพิจารณาประกอบข้อเท็จจริงเฉพาะเรื่องเฉพาะกรณีไป และยังคงคำนึงถึงวิชาการเรือส่วนประกอบของเรือ เช่น ลำเรือ ฝาครอบปากกระวาง เครื่องทำความเย็น ระบบเครื่องสูบน้ำ อุปกรณ์ในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า จากแนวทางในการวินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ อาจจะสรุปได้ว่าเรือที่มีความเหมาะสมในการเดินทะเลนั้น หมายถึง เรือที่พร้อมด้วยอุปกรณ์ นายเรือและลูกเรือที่มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานเรือ และเรือสามารถที่จะเผชิญกับอันตรายต่างๆ ตลอดช่วงการเดินทางและสามารถเก็บรักษาสินค้าได้อย่างปลอดภัย เช่น เรือที่มีบุคคลากรประจำเรือที่ไม่เพียงพอและไม่มีความสามารถในเวลาที่ได้ส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์นั้น ถือได้ว่าเรือไม่มีความเหมาะสมในการบรรทุกสินค้า (คดี The Hong Kong Fir (1961) 2 Lloyd's Rep.478)

ถึงแม้ว่าตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบกำหนดระยะเวลาหน้าที่ในการบรรทุก จัดเก็บ เคลื่อน และขนถ่ายสินค้าจะเป็นหน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์และชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ เจ้าของเรือก็ยังคงมีหน้าที่ในการจัดให้เรือมีอุปกรณ์ที่จำเป็นตามปกติในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า เรือที่ไม่มีอุปกรณ์ที่เพียงพอในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าตามปกติถือว่าเรือไม่มีความเหมาะสมในการเดินทะเล

หากคู่สัญญาได้ตกลงกันว่าให้มีอุปกรณ์พิเศษอื่นในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า หากเจ้าของเรือไม่สามารถจัดให้มีอุปกรณ์ดังกล่าว ก็อาจถือได้ว่าเรือมีความไม่เหมาะสมในการเดินทะเล²⁸

เรือที่ไม่มีเชื้อเพลิงที่พอเพียงสำหรับการเดินทาง หรือการที่เรือไม่ได้รับใบรับรองจากการทำเรือซึ่งทำให้ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถใช้เรือได้ ก็ถือได้ว่าเรือไม่มีความ

²⁸ ER Hardy Ivamy, Carriage of Goods by Sea , 12 th ed., (London: Butterworths, 1985) p.15.

เหมาะสมในการเดินทะเล²⁹

1.2 หน้าที่ของเจ้าของเรือในการให้บริการทางการเดินเรือและการบริหารงานเรือ

เจ้าของเรือมีหน้าที่จัดให้นายเรือและลูกเรือ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการทางการเดินเรือและการปฏิบัติงานเรือแก่ชาร์เตอร์เรอร์ เพื่อให้เรือไปถึงจุดหมายปลายทางที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด นอกจากนั้นแล้วนายเรือและลูกเรือยังต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้เรือ เนื่องจากการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะมีอำนาจในการควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์ อย่างไรก็ตามนายเรือไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ทุกครั้งเสมอไป หากคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ที่ให้นายเรือปฏิบัติตามนั้นอาจทำให้เรือไม่ได้รับความปลอดภัย หรือทำให้เรือไม่อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ในการเดินทะเล การไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายเรือนั้นจะต้องมีเหตุผลเพียงพอเช่น ปฏิเสธการเดินทางไปยังท่าเรือที่ไม่ปลอดภัยหรือปฏิเสธไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ในการส่งมอบสินค้าแก่บุคคลที่ไม่มีสิทธิได้รับสินค้า

กรณีที่นายเรือปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์แล้วเกิดความเสียหายใดขึ้นแก่เรือหรือสินค้าแล้ว ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายแก่เจ้าของเรือ อย่างไรก็ตาม หากนายเรือฝ่าฝืนปฏิบัติตามคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยเหตุผลของชาร์เตอร์เรอร์แล้ว เจ้าของเรือก็จะเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวไม่ได้เช่นกัน

เจ้าของเรือยังมีฐานะเป็นนายจ้างของนายเรือและลูกเรือและมีหน้าที่ต้องชำระค่าจ้างให้แก่บุคคลดังกล่าว และมีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการบริหารงานเรือ เช่น ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเรือและซ่อมแซมเรือตามปกติ ค่าประกันภัยเรือ เป็นต้น

²⁹ Ibid., p.16.

1.3 หน้าที่ในการเดินทางภายในกำหนดระยะเวลาอันสมควรและไม่เบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง

สัญญามาตรฐาน Baltimore ข้อ 9 ได้กำหนดให้นายเรือต้องเริ่มการเดินทางภายในกำหนดเวลาอันสมควร (utmost despatch) ทั้งนี้ เพื่อมิให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางของเรือซึ่งในสัญญามาตรฐานแบบ NYPE ก็ได้กำหนดไว้ในลักษณะเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตาม หากกรณีที่มีเหตุจำเป็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของเรือ คนประจำเรือหรือสินค้าบนเรือ เรือก็อาจจะออกเดินทางช้ากว่าปกติหรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางได้

2. หน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์

โดยที่ชาร์เตอร์เรอร์ได้ชำระเรือมาเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าไม่ว่าจะเป็นสินค้าของตนเองหรือไม่ก็ตาม เมื่อเจ้าของเรือได้ส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญาแล้ว ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ในการใช้เรือและการปฏิบัติตามสัญญาต่อเจ้าของเรือดังนี้

2.1 หน้าที่ในการใช้เรือภายในอาณาเขตการใช้เรือ (Trading Limit)

ที่กำหนดไว้ในสัญญาและในท่าเรือที่ปลอดภัยและเรือสามารถลอยลำได้อย่างปลอดภัย (always safely afloat) ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เรือเข้าไปเกยตื้นหรือเข้าไปยังท่าเรือที่ไม่ปลอดภัย การที่ชาร์เตอร์เรอร์มีคำสั่งให้นายเรือนำเรือเข้าเทียบท่าและเกิดความเสียหายขึ้นเนื่องจากการปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ดังกล่าวแล้วชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม หน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์มีเพียงแต่จะต้องจัดการตามสมควรให้เรือสามารถจอดเทียบท่าโดยปลอดภัย เช่นในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์สั่งให้เรือเข้าเทียบท่าใดท่าหนึ่งชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบความปลอดภัยของท่าเรือ สภาพอากาศ หากพบว่ามี ความผิดปกติใดๆ ในท่าเรือที่ตนสั่งให้นำเรือเข้าเทียบท่าดังกล่าวแล้ว ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ต้องเตือนหรือแจ้งให้นายเรือทราบ หากชาร์เตอร์เรอร์ไม่ดำเนินการดังกล่าว เมื่อนายเรือนำเรือเข้าเทียบท่าแล้วเกิดความเสียหายขึ้น ชาร์เตอร์เรอร์จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายแก่เจ้าของเรือเว้นแต่นายเรือได้ทราบถึงความไม่ปลอดภัยของการนำเรือเข้าเทียบท่าแล้ว แต่ฝ่าฝืนนำเรือเข้า

เทียบเท่าโดยปราศจากเหตุผลที่สมควรแล้ว ชาร์เตอร์เรอร์ก็ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบ

หน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ในข้อนี้บังคับเฉพาะให้ชาร์เตอร์เรอร์ทำการตามสมควรเท่านั้น ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุใด ๆ ขึ้น จนชาร์เตอร์เรอร์ไม่อาจออกคำสั่งยกเลิกคำสั่งของตนได้ทันแล้วชาร์เตอร์เรอร์ก็ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบ

2.2 หน้าที่ในการออกค่าใช้จ่ายในการเดินทะเลของเรือ

ชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งเป็นผู้มีอำนาจควบคุมเรือในเชิงพาณิชย์จะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการที่ตนมีอำนาจควบคุมนั้น เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมการนำร่อง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าธรรมเนียมการผ่านคลอง ค่าใช้จ่ายในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า ค่าใช้จ่ายในการเกลี่ยหรือจัดเก็บสินค้า ค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้เรือตามปกติ รวมทั้งค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการที่นายเรือปฏิบัติตามคำสั่งของตน

2.3 หน้าที่ในการจ่ายค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือแก่เจ้าของเรือ

ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือให้แก่เจ้าของเรือตามสัญญา หากชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดไม่ชำระค่าตอบแทนตามกำหนดเวลาดังกล่าวแล้ว เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกเรือคืนจากชาร์เตอร์เรอร์ได้

2.4 หน้าที่ในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า

ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ในการบรรทุกและจัดเก็บสินค้าบนเรือและเมื่อเรือไปถึงจุดหมายปลายทาง ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีหน้าที่ในการจัดการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ ทั้งนี้ภายใต้การควบคุมดูแลของนายเรือ โดยปกติแล้ว ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ หน้าที่ดังกล่าวนี้จะ เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือแต่ในการชาร์เตอร์เรือแบบกำหนดระยะเวลา นี้ ชาร์เตอร์เรอร์จะ เป็นผู้ที่มีหน้าที่และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า

ในการบรรทุกสินค้าลงเรือนั้นชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ที่จะต้องบรรทุกสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย (lawful cargo) และต้องไม่ใช่สินค้าอันตราย (dangerous cargo)

หากมีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นจากการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าต่อเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบใช้ให้แก่เจ้าของเรือ

2.5 หน้าทีในการชดใช้ความเสียหายให้แก่เจ้าของเรือ

ในสัญญามาตรฐานการชาร์เตอร์เรือแบบกำหนดระยะเวลา นี้ มักจะมีข้อกำหนดให้อำนาจชาร์เตอร์เรอร์ในการออกคำสั่งแก่นายเรือในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้เรือในทางการค้าของตน ซึ่งจะรวมถึงการที่ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิขอให้นายเรือลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด หรือชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของตนเป็นผู้ลงนามในใบตราส่งในนามของนายเรือหรือเจ้าของเรือ โดยชาร์เตอร์เรอร์ตกลงที่จะรับผิดชอบใช้คืนให้แก่เจ้าของเรือซึ่งความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการที่นายเรือปฏิบัติตามคำสั่งของตน หรือจากการที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้ทรงใบตราส่งเนื่องจากการลงนามของนายเรือ หรือการลงนามของชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ ดังนั้นเมื่อเจ้าของเรือได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว เจ้าของเรือจึงมีสิทธิตามสัญญาที่จะเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้คืนให้แก่ตนได้ อย่างไรก็ตาม ชาร์เตอร์เรอร์ก็อาจมีสิทธิปฏิเสธไม่ชดใช้ให้แก่เจ้าของเรือได้หากปรากฏว่าผลเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ไม่มีความสัมพันธ์กับการสั่งการของชาร์เตอร์เรอร์ หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลโดยตรงจากการปฏิบัติหน้าที่ที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ เช่น ความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อในการเดินเรือ ซึ่งเป็นหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงของเจ้าของเรืออยู่แล้ว

2.6 หน้าทีในการส่งมอบเรือคืนแก่เจ้าของเรือ

ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ในการส่งคืนเรือในสภาพที่ตนได้รับมา (the same good order) ซึ่งหมายถึงเรือจะต้องสะอาดและมีสภาพเรียบร้อยและไม่มีความเสียหายใดๆ ต่อเรือด้วย อย่างไรก็ตามการเสื่อมสภาพจากการใช้งานตามปกติจะได้รับการยกเว้น (fair wear and tear excepted) แต่จะต้องปรากฏว่าไม่ได้เกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของตนด้วย

ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ในการส่งคืนเรือให้แก่เจ้าของเรือทันทีที่สิ้นสุดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา หรือทันทีที่สัญญาชาร์เตอร์เรือสิ้นสุดลงในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาก่อนครบกำหนดเวลา ทั้งนี้ ฌ ทำเรือหรือสถานที่อื่นใดที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญาหรือที่จะได้มีการกำหนดขึ้นระหว่างคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่อไป

3. ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อชาร์เตอร์เรอร์ กรณีที่สินค้าบนเรือสูญหายเสียหาย

ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้นเป็นหน้าที่หลักๆ ที่สำคัญๆ ของเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ ในการชาร์เตอร์เรือแบบกำหนดระยะเวลา นี้ ชาร์เตอร์เรอร์ อาจชาร์เตอร์เรือมาเพื่อขนสินค้าของตน หรือนำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่นก็ได้ และเมื่อเกิดความสูญหายเสียหายแก่สินค้าบนเรือในระหว่างการเดินทางแล้วชาร์เตอร์เรอร์จะเรียกให้เจ้าของเรือรับผิดชอบสูญหายเสียหายดังกล่าวต่อสินค้าของตน หรือในกรณีที่นำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่นและชาร์เตอร์เรอร์ได้ชำระค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว จะมาเรียกเอา กับเจ้าของเรือได้หรือไม่ อย่างไรนั้น จะได้พิจารณาดังนี้

สัญญามาตรฐาน Baltime ข้อ 13 ได้ระบุไว้ว่า

"The Owners only to be responsible for delay in delivery of the vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strike, lock-out or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew)

whether partial or general.

The Charterer to be responsible for loss or damage caused to the Vessel or to the Owners by goods being loaded contrary to the terms of the Charter....."

เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อชาร์เตอร์เรอร์ในกรณีดังต่อไปนี้

1. ความล่าช้าในการส่งมอบเรือให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์
2. ความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาการชาร์เตอร์เรือ
3. ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าบนเรือ

หากความล่าช้าหรือสูญหายนั้นเกิดจากการต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรของเจ้าของเรือหรือผู้จัดการของตนในการทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลและมีความเหมาะสมสำหรับเที่ยวการเดินทาง หรือเกิดจากการกระทำหรือละเว้นกระทำโดยส่วนตนของเจ้าของเรือหรือผู้จัดการของตน

เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีอื่นๆ ซึ่งรวมทั้งความเสียหายหรือความล่าช้าไม่ว่าจะเกิดด้วยเหตุใด แม้ว่าความเสียหายหรือความล่าช้าดังกล่าวนี้ จะเกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือความผิดของลูกจ้างของเจ้าของเรือ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการนัดหยุดงาน การปิดงาน การผลัดงาน หรือการหน่วงเหนี่ยวแรงงาน ซึ่งรวมถึงนายเรือลูกเรือและคนประจำเรือ ทั้งนี้ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน

จากสัญญามาตรฐาน Baltime ข้างต้น อาจแบ่งแยกความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อชาร์เตอร์เรอร์ในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าได้ดังนี้

1. กรณีความสูญหาย เสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลของเรือ ซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้จัดการของตนมีหน้าที่ที่จะต้องทำให้เรือมีความเหมาะสมในการเดินทะเลและมีความเหมาะสมในการเดินทาง ซึ่งในสัญญาได้กำหนดระดับหน้าที่ของเจ้าของเรือเพียงแต่การใช้ความระมัดระวังตามสมควรเท่านั้น ดังนั้น หากเจ้าของเรือสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนหรือผู้จัดการของตนได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร ในการทำให้เรือมีสภาพเหมาะสมในการเดินทะเลแล้ว เจ้าของเรือก็ไม่ต้องรับผิดชอบต่อชาร์เตอร์เรอร์ในความสูญ

หายหรือเสียหายต่อสินค้าบนเรือ

2. กรณีความสูญหาย หรือเสียหายเกิดจากการกระทำหรือละเว้นกระทำ หรือเกิดจากความผิดโดยส่วนตนของเจ้าของเรือหรือผู้จัดการของตนคำว่า "โดยส่วนตน" นี้ หากตีความตามตัวอักษร ไม่รวมถึงความผิดในส่วนของนายเรือและลูกเรือ*

อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือได้ยกเว้นความรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายของ สินค้าไว้ดังนี้

1. เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากเหตุอื่นใด เว้นแต่ใน 2 กรณี ดังกล่าวข้างต้น ถึงแม้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้น จะเกิดจากความ ประมาทเลินเล่อหรือความผิดของลูกจ้างของเจ้าของเรือก็ตาม

2. เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นหรือเป็นผล จากการนัดหยุดงาน การปิดงาน การผลงงาน หรือการท้วงเที้ยวแรงงานซึ่งให้รวมถึงการ หยุดงานของนายเรือและลูกเรือด้วย

การยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้านี้ เป็นการยกเว้นความรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายทางกายภาพ (physical damage) เท่านั้น เจ้าของเรือไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดในข้อ 13 ขึ้นต่อสู้ชาร์เตอร์เรอร์ในความ สูญหายหรือเสียหายทางธุรกิจ (financial loss) ที่เกิดขึ้นจากการผิดสัญญาชาร์เตอร์เรือ ของเจ้าของเรือ³⁰

ในคดี The TFL Prosperity (1984) 1 Lloyd's Rep.123 เรือได้ถูก ชาร์เตอร์โดยใช้สัญญามาตรฐานแบบ Baltime ในสัญญาได้ระบุความสูงของปากระวางเรือไว้ 6.10 เมตร ข้อเท็จจริงปรากฏว่าความสูงของปากระวางดังกล่าวเพียง 6.05 เมตรซึ่งทำให้

* คดี The Brabant (1965) 2 Lloyd's Rep.546.

³⁰ ER Hardy Ivamy, *Carriage of Goods by Sea* p.49.

ไม่สามารถบรรเทาทุกคู่คอนเทนเนอร์บนฝากระวางได้ ชาร์เตอร์เรอร์ได้เรียกค่าเสียหายจาก
 เจ้าของเรือจากการเสียหายในทางธุรกิจ (financial loss) เจ้าของเรือได้อ้างข้อ
 13 เพื่อยกเว้นความรับผิดของตน ศาลได้ตัดสินว่าเจ้าของเรือไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิด
 ตามข้อ 13 ขึ้นต่อสู้ชาร์เตอร์เรอร์ได้

เจ้าของเรือมีการพิจารณาพิสูจน์ว่าเหตุแห่งความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้า
 เป็นเหตุที่เจ้าของเรือสามารถยกเว้นความรับผิดได้ตามสัญญา

4. ความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ และซับชาร์เตอร์เรอร์

กรณีที่มีความสูญหาย เสียหายแก่สินค้าบนเรือ

การชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มักจะมีข้อกำหนดให้สิทธิ
 ชาร์เตอร์เรอร์ในการนำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปได้อีก (sub-let) ไม่ว่าจะนำ
 ไปให้ชาร์เตอร์ช่วงภายใต้กำหนดเวลาบางส่วนหรือทั้งหมดของสัญญาชาร์เตอร์เรือก็ได้ ทั้งนี้
 เพื่อให้ชาร์เตอร์เรอร์สามารถแสวงหาผลกำไรจากการใช้เรือได้อย่างเต็มที่ สิทธิของชาร์เตอร์-
 เรอร์ในการนำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ต่อไปอีกนั้น ปรากฏในสัญญามาตรฐานดังนี้

สัญญามาตรฐาน Baltime ข้อ 20 ระบุว่า

"The Charterers to have the option of subletting the
 Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers
 always to remain responsible to the Owners for due performance of the
 Charter."

สัญญามาตรฐาน NYPE ระบุว่า

"The Charterers shall have liberty to sublet the Vessel
 for all or any part of the time covered by this Charter, but
 Charterers shall remain responsible for the fulfillment of this
 Charter."

การที่ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปอีกนั้น ชาร์เตอร์เรอร์ ย่อมเข้าเป็นคู่สัญญาโดยตรงกับบุคคลที่ชาร์เตอร์ช่วงเรือดังกล่าว (ซับ-ชาร์เตอร์เรอร์) กล่าวคือ ชาร์เตอร์เรอร์มีนิติสัมพันธ์การชาร์เตอร์เรือโดยตรงกับซับ-ชาร์เตอร์เรอร์เสมือนหนึ่งตนเป็นเจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์จึงมีสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบ ซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญา ชาร์เตอร์เรือช่วงที่ทำขึ้นนั้น โดยชาร์เตอร์เรอร์อยู่ในฐานะเสมือนหนึ่งเป็นเจ้าของเรือ (Disponent Owner) การชาร์เตอร์เรือช่วงนี้ไม่ก่อให้เกิดนิติสัมพันธ์ใดๆ ระหว่างเจ้าของ เรือกับ ซับ-ชาร์เตอร์เรอร์แต่อย่างใด ดังนั้นเจ้าของเรือจึงไม่อาจฟ้องซับ-ชาร์เตอร์เรอร์หรือ ถูกฟ้อง โดยซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก (head charter) หรือสัญญาชาร์- เตอร์เรือช่วง (sub-charter)³¹ ทั้งนี้เป็นไปตามหลักกฎหมายในเรื่องสัญญา Privity of Contract กล่าวคือ สัญญาย่อมมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้น บุคคลภายนอกไม่สามารถที่จะเรียกร้องประโยชน์หรือต้องเสียประโยชน์หรือต้องรับผิดชอบตามสัญญา เนื่องจากตนไม่ได้เข้าผูกพัน เป็นคู่สัญญา เว้นแต่ในสัญญาจะได้ระบุให้บุคคลนั้นมีสิทธิได้รับประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่ง (สัญญา เพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก) อย่างไรก็ตามหากบุคคลภายนอกอ้างสิทธิอื่นใดที่ไม่ใช่สิทธิตาม สัญญาซึ่งเป็นบุคคลสิทธิ เช่นการฟ้องร้องกรณีละเมิด ก็จะไม่นำหลักในเรื่องสัญญามาพิจารณา

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ หลัก Privity of Contract นี้จะเคร่งครัด มาก อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ต้องยอมให้บุคคลภายนอกเข้ามามีสิทธิ หน้าที่ตามสัญญา ก็จะมีการบัญญัติกฎหมายขึ้นเพื่อให้ผลพิเศษดังกล่าวได้ เช่น ในเรื่องของการประกันภัยการ ประกันชีวิต ตั๋วเงิน เป็นต้น³²

³¹ Michael Wilford, *Time Charters*, p.109.

³² จรรย์ ภักดีธนากุล, "กฎหมายลักษณะสัญญา", *กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับ กฎหมายประเทศอื่นในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์* (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2528), หน้า 793.

อย่างไรก็ตามอาจมีบางกรณีที่ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์จะมีความผูกพันโดยตรงกับเจ้าของเรือ ซึ่งก็ได้แก่กรณีที่มีการออกใบตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือดังกล่าว เช่น ในกรณีที่ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ ได้นำเรือบรรทุกสินค้าของตนและนายเรือได้ออกใบตราส่งให้เมื่อได้ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว เจ้าของเรือต้องผูกพันรับผิดชอบตามใบตราส่งต่อชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ ในความสูญหาย เสียหายของสินค้าเมื่อชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ใช้สิทธิเรียกร้องตามใบตราส่ง ใบตราส่งในกรณีนี้ไม่ได้มีสถานะเป็นเพียงใบรับสินค้าเหมือนดังกรณีที่เจ้าของเรือได้ออกใบตราส่งให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ เนื่องจากข้อกำหนดที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์คือสัญญาชาร์เตอร์เรือ แต่ในกรณีนี้ ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์การชาร์เตอร์เรือกับเจ้าของเรือ ดังนั้นเจ้าของเรือจึงต้องผูกพันตามใบตราส่งต่อชาร์เตอร์เรอร์ และเจ้าของเรือจะไม่สามารถที่จะอ้างสิทธิของตนตามสัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก (head charter) ขึ้นต่อสู้ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้

ในคดี Turner V Haji Goolam (1904) A.C. 826 เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบกำหนดระยะเวลา โดยมีกำหนดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ 6 เดือน และในสัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก (head charter) มีข้อกำหนดให้ชาร์เตอร์เรอร์สามารถนำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปได้ และมีข้อกำหนดว่าใบตราส่งออกในอัตราค่าระวางใดๆ ที่ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนกำหนด และไม่ขัดกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ นอกจากนั้นแล้วในสัญญายังมีข้อกำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงต่อสินค้าสำหรับค่าระวางหรือเงินใดๆ ที่ค้างชำระตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ชาร์เตอร์เรอร์ได้นำเรือไปให้ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ ชาร์เตอร์เรือช่วง 1 เกี่ยวการเดินทางเจ้าของเรือได้ออกใบตราส่งให้แก่ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ ต่อมา เจ้าของเรือได้ใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าของชับชาร์เตอร์เรอร์ไว้เนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์ผิดนัดชำระค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ ศาลได้ตัดสินว่า เจ้าของเรือไม่มีสิทธิยึดหน่วงสินค้าของชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ เพื่อค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือตามสัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก เนื่องจากข้อตกลงดังกล่าวจะใช้กับชาร์เตอร์เรอร์เท่านั้น อย่างไรก็ตาม การออกใบตราส่งให้แก่ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์จะก่อให้เกิดสัญญา ระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ ดังนั้น เจ้าของเรือจึงมีสิทธิยึดหน่วงเฉพาะในค่าระวาง

ที่ค้างชำระตามใบตราส่งเท่านั้น³³

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศสหรัฐอเมริกา ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะนำเรือที่ตนชาร์เตอร์มาไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปได้เช่นกัน และชาร์เตอร์เรอร์ยังคงต้องรับผิดชอบหน้าที่ของตนที่มีต่อเจ้าของเรือตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแต่เดิม ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ กับเจ้าของเรือ

ในคดี *Dampskibs Akt. Thor V Tropical Fruit Co.*, 281 F. 740 (2d Cir 1922) สัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก (head charter) ได้กำหนดเวลาการชาร์เตอร์เรือไว้ "ประมาณ 3 ปี" และกำหนดให้ส่งมอบเรือคืน (redelivery) ณ ท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกา แอตแลนติก หรือในอ่าวเม็กซิโก ชาร์เตอร์เรอร์ได้นำเรือไปให้ซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ชาร์เตอร์เรือช่วงต่อไปอีก ในสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงได้ระบุให้ส่งมอบเรือคืน ณ ท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาและ Atlantic North of Hatteras สัญญาชาร์เตอร์เรือหลักมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 1915 และได้กำหนดให้สิ้นสุดประมาณวันที่ 11 พฤษภาคม 1918 เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 1918 ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือได้อยู่ที่นิวยอร์กและไม่มีสินค้าบนเรือ ชาร์เตอร์เรอร์ได้สั่งให้เรือออกเดินทางไปยังประเทศคิวบาและต่อไปยังกรุงนิวยอร์ก ซึ่งเที่ยวการเดินทางจะสำเร็จลงในวันที่ 24 พฤษภาคม 1918 เจ้าของเรือได้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือต่อชาร์เตอร์เรอร์ ในอัตราตามราคาตลาดซึ่งสูงกว่าอัตราค่าตอบแทนตามสัญญามาก โดยเรียกร้องในระหว่างวันที่ 11-24 พฤษภาคม เนื่องจากเกินกว่าระยะเวลาส่งคืนเรือที่กำหนดไว้ในสัญญา ชาร์เตอร์เรอร์ได้โต้แย้งโดยอ้างว่าในสัญญาชาร์เตอร์เรือหลักมีข้อตกลงในการให้ชาร์เตอร์เรือช่วงได้และในช่วงกำหนดเวลาดังกล่าวเรืออยู่ในระหว่างการชาร์เตอร์เรือช่วง ศาลได้ตัดสินว่าระยะเวลาที่เกินกว่าที่กำหนดไว้ในการส่งคืนเรือนั้นเป็นช่วงเวลาที่เกิดขึ้นกว่าระยะเวลาอันสมควรที่จะสามารถส่งคืนเรือภายหลังเวลาที่ระบุไว้ในสัญญา และสัญญาชาร์เตอร์เรือหลักได้สิ้นสุดลงตั้งแต่วันที่ 11 พฤษภาคม 1918 การมีสัญญาชาร์เตอร์

³³ Michael Wilford, *Time Charters*, p.109.

เรือช่วง ไม่ได้ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ใด ๆ ขึ้นใหม่ระหว่างเจ้าของเรือกับซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ อันจะมีผลผูกพันหรือเปลี่ยนแปลงสิทธิของเจ้าของเรือภายใต้สัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก³⁴

ในกรณีมีความสูญหาย เสียหายแก่สินค้าของซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ จะมีสิทธิเรียกร้องได้แต่เฉพาะต่อชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งเป็นผู้สัญญาตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงโดยตรงเท่านั้น ชาร์เตอร์เรอร์จะอยู่ในฐานะเสมือนหนึ่งตนเป็นเจ้าของเรือ (Disponent Owner) ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์จะไม่มีสิทธิเรียกร้องต่อเจ้าของเรือให้รับผิดชอบในความสูญหาย เสียหายแก่สินค้าของตนตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงเนื่องจากไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ต่อกันแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม หากได้มีการออกใบตราส่งที่นายเรือเป็นผู้ลงนาม หรือการลงนามในใบตราส่งเป็นการลงนาม "แทนนายเรือ" ให้แก่ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ เมื่อได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์อาจเรียกให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อตนตามข้อกำหนดในใบตราส่งได้

ศาลของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินไว้ในคดี The Banes, 221 F. 416, 418 (2d Cir 1915) ว่าซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีสิทธิจะได้รับการชดใช้โดยตรงจากเจ้าของเรือในความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าอันเนื่องมาจากความไม่สมบูรณในการเดินทะเลของเรือ ถึงแม้ว่าสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงจะมีข้อกำหนดเหมือนกับสัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก (head charter) ก็ตาม เนื่องจากการชาร์เตอร์เรือช่วงนี้ไม่ก่อให้เกิดนิติสัมพันธ์ใดๆ ระหว่างเจ้าของเรือกับซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์³⁵

³⁴ Ibid., p.110.

³⁵ Ibid., p.110.

ใบตราส่งตามสัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

การขนส่งทางทะเลในทางปฏิบัติสามารถแบ่งแยกได้ 2 รูปแบบใหญ่ ๆ คือ

1. การขนส่งสินค้าทางทะเลที่มี การออกใบตราส่งการขนส่งประเภทนี้ คู่สัญญาจะเข้าทำสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งเป็นสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่ง (Carrier) รับที่จะนำของ หรือสินค้าของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ส่งของ (Shipper) จากท่าแห่งหนึ่งไปส่งยังท่าอีกแห่งหนึ่งโดยมีค่าระวาง (Freight) เป็นการตอบแทน การขนส่งสินค้าภายใต้รูปแบบนี้จะได้แก่การขนส่งสินค้า โดยสายการเดินเรือประจำ (Liner Trade) ซึ่งจะรับขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ และตามกำหนดเวลาที่ได้กำหนดไว้เป็นการแน่นอน สัญญารับขนของทางทะเลนี้ ในทางปฏิบัติแล้วจะไม่มีการทำสัญญาเป็นหนังสือ แต่ผู้ขนส่งจะออกใบตราส่ง (Bill of Lading) ให้แก่ผู้ส่งของ เพื่อเป็นหลักฐานแห่งการรับสินค้า และเนื่องจากเอกสารนี้เป็นหลักฐานเพียงชิ้นเดียวที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับขนสินค้าให้แก่ผู้ส่งของ ใบตราส่งจึงกลายเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ

2. การชาร์เตอร์เรือ (Charter Party) เป็นการขนส่งที่ใช้ระวางเรือจำนวนมากและมักจะใช้ในการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมาก เช่น สินค้าเกษตร น้ำมัน ถ่านหิน ฯลฯ โดยได้มีการเข้าทำสัญญาชาร์เตอร์เรือระหว่างผู้ให้ชาร์เตอร์เรือกับชาร์เตอร์เรอร์ เพื่อการใช้ประโยชน์จากระวางเรือทั้งลำหรือแต่บางส่วน ไม่ว่าจะมีการกำหนดเวลาหรือไม่ก็ตาม โดยมีหลักฐานที่เรียกว่า ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เป็นหลักฐานแห่งสัญญาการชาร์เตอร์เรือ

ถึงแม้ว่าจะเป็นการขนส่งโดยสัญญาชาร์เตอร์เรือ ปรากฏว่าในทางปฏิบัติได้มีการออกใบตราส่งเช่นเดียวกับการขนส่งโดยสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งในสัญญามาตรฐานการชาร์เตอร์เรือแบบไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ หลาย ๆ แบบก็ได้กล่าวถึงการออกใบตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ไว้ (สัญญามาตรฐาน Baltime ข้อ 8, NYPE ข้อ 9 และ Shelltime 3 ข้อ 13)

ในสัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ได้มีข้อกำหนดให้นายเรือต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนดดังนี้

สัญญา Baltime ข้อ 9 ".....The Charterer to indemnify the owners
liabilities arising from the Master, Officers or Agents
 signing bills of lading "

สัญญา NYPE ข้อ 8 ".....The Captain, who is to sign bills
 of lading for cargo as presentedall bills of lading shall be
 without prejudice to this Charter "

สัญญา Shelltime 3 ข้อ 13 "..... Bills of lading are
 to be signed at any rate of freight Charterers or their agents may
 direct, without prejudice to this Charter,.....arise from the master,
 Charterers or their agents signing bills of lading"

ลักษณะของใบตราส่งและบุคคลผู้มีอำนาจในการลงนามในใบตราส่งที่มีผลผูกพันเจ้า
 ของเรือให้ต้องรับผิดชอบผู้ทรงใบตราส่งนั้น จะแยกพิจารณาดังนี้

1. บุคคลผู้มีอำนาจลงนามในใบตราส่งและผลผูกพัน

1.1 กรณีนายเรือหรือตัวแทนเรือเป็นผู้ลงนามในใบตราส่ง

การพิจารณาในประเด็นนี้ ผู้เขียนจะได้ศึกษา โดยเทียบเคียงกับคำพิพากษา
 ในคดีเกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว เนื่องจากข้อสัญญาในเรื่องการออกใบตราส่งตาม
 สัญญาเช่าเรือรายเที่ยวก็มีลักษณะที่คล้ายคลึงกันและคู่กรณีที่เกี่ยวข้องก็มีสถานะและความ
 สัมพันธ์ใกล้เคียงกันแต่ละนำมาพิจารณาเทียบเคียงเฉพาะในส่วนที่สามารถใช้กับสัญญาใหม่
 เช่าเรือ รายเที่ยว ได้เท่านั้น

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษ นายเรือหรือตัวแทน
 เรือต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด (as presented) ซึ่งใบตราส่งนั้นจะต้อง
 มีข้อกำหนดที่ไม่ขัดและไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญา
 เช่าเรือ นายเรือไม่มีอำนาจลงนามในใบตราส่งที่จะมีผลเปลี่ยนแปลงข้อตกลงตามสัญญา



ชาร์เตอร์เรือ ระหว่างชาร์เตอร์เรอร์กับเจ้าของเรือไม่ว่าชาร์เตอร์เรอร์จะเป็นผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งก็ตาม³⁶

ขออำนาจในการลงนามของนายเรือในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนดนี้ ยังไม่เป็นที่แน่นอนว่านายเรือมีอำนาจลงนามลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความอย่างไรจึงจะถือว่า ไม่ขัด และไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ มีความเห็นในเรื่องนี้ 2 ประการคือ

1. ชาร์เตอร์เรอร์มีหน้าที่ที่จะต้องยื่นใบตราส่ง ซึ่งไม่ได้เปลี่ยนแปลงข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือ หากใบตราส่งมีข้อกำหนดเปลี่ยนแปลงสัญญาชาร์เตอร์เรือ นายเรือมีสิทธิปฏิเสธการลงนามในใบตราส่งดังกล่าวได้ หากนายเรือได้ลงนามในใบตราส่งดังกล่าวไปแล้ว จะถือว่าชาร์เตอร์เรอร์ผิดสัญญาต่อเจ้าของเรือและต้องชดใช้ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นต่อเจ้าของเรือจากการลงนามในใบตราส่งนั้น

ในคดี *Kruger V Moel Tryvan Ship Co.* (1907) A.C 272. สัญญาชาร์เตอร์เรือมีข้อกำหนดว่าให้นายเรือลงนามใน "ใบตราส่งที่ไม่มีเงื่อนไขในเรื่องของสินค้าในอัตราค่าระวางใดๆ และไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ" ศาลได้ตัดสินว่าข้อกำหนดนี้ไม่ทำให้ชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะให้นายเรือลงนามในใบตราส่งที่ไม่ได้รวมเอาข้อกำหนดในเรื่องความรับผิดชอบในกรณีประมาทเลินเล่อที่ระบุไว้ในสัญญาชาร์เตอร์เรือ มารระบุไว้ในใบตราส่ง เพื่อยกเว้นความผิดของเจ้าของเรือ ³⁷

Lord Halsbury ให้ความเห็นในคดี *Kruger V Moel Tryvan Ship Co.* (1907) A.C. 272 ว่าหากใบตราส่งมีข้อกำหนดที่ขัดแย้งกับสัญญาชาร์เตอร์เรืออย่างชัด

³⁶ Alan Abraham Mocatta, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, p.71.

³⁷ Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage By Sea*, (London : Stevens & Sons., 1982), 1 : 537.

แจ้ง นายเรือมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามการลงนามในใบตราส่งนั้น 38

2. นายเรือผูกพันต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนดแต่การลงนามนั้นจะต้องไม่มีผลเปลี่ยนแปลงข้อตกลงในสัญญาชาร์เตอร์เรือระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ หากการลงนามในใบตราส่งนี้ทำให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบมากกว่าความรับผิดชอบตามสัญญาชาร์เตอร์เรือแล้วชาร์เตอร์เรอร์ต้องชดใช้คืนให้แก่เจ้าของเรือ

คำว่า "Without Prejudice to the Charter Party " นั้น มีความหมายในลักษณะที่เป็นเงื่อนไขบังคับชาร์เตอร์เรอร์ให้ต้องปฏิบัติ มากกว่าจะเป็นการจำกัดอำนาจการลงนามของนายเรือ กล่าวคือ แม้การลงนามในใบตราส่งจะก่อให้เกิดความผูกพันใดๆ แต่ข้อตกลงตามสัญญาชาร์เตอร์พาร์ตี้ ระหว่าง ชาร์เตอร์เรอร์กับเจ้าของเรือจะต้องไม่เปลี่ยนแปลง 39

ในคดี Hansen V Harrold (1894) 1 Q.B. 612 สัญญาไหม้ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ ระบุว่า การลงนามในใบตราส่งนั้นจะต้อง "ไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิตามสัญญาชาร์เตอร์พาร์ตี้" (without prejudice to the charter party) มีความหมายเพียงว่าสัญญาระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ที่กำหนดไว้ในสัญญาชาร์เตอร์พาร์ตี้ นั้นจะต้องไม่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการที่นายเรือลงนามในใบตราส่ง

ตามหลักกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ในกรณีที่สัญญาชาร์เตอร์เรือมีข้อกำหนดว่าใบตราส่งจะต้องลงนาม "โดยไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ" หมายถึง การลงนามในใบตราส่งจะต้องไม่มีผลกระทบต่อสิทธิและความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ 40

38 Ibid., p.537.

39 Ibid., p.536.

40 Michael Wilford, *Time Charters*, p.280.

ในคดี Crossman V Burrill, 179 U.S. 100 (1900) ศาลได้ตัดสินว่าข้อกำหนดของสัญญาชาร์เตอร์เรือซึ่งระบุว่านายเรือจะต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด โดยไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ไม่ได้หมายความว่าใบตราส่งและผู้รับตราส่งจะต้องอยู่ภายใต้บังคับของข้อกำหนดของสัญญาชาร์เตอร์เรือแต่หมายถึงว่า หน้าที่ของชาร์เตอร์เรอร์ที่มีต่อเรือและเจ้าของเรือจะต้องไม่เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการลงนามนั้น

อย่างไรก็ตามนายเรืออาจลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความต่างไปจากสัญญาชาร์เตอร์เรือได้ ซึ่งศาลจะพิจารณาประกอบข้อเท็จจริงเป็นกรณี ๆ ไป เช่น

ในคดี "The Nanfri" (1979) 1 Lloyd's Rep. 201 ชาร์เตอร์เรอร์ได้ชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จากเจ้าของเรือโดยใช้สัญญามาตรฐานแบบ Baltim เจ้าของเรือได้ส่งนายเรือไม่ให้ลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความ "ชำระค่าระวางแล้ว" ศาลได้พิพากษาว่า พิจารณาจากลักษณะและวัตถุประสงค์ตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ที่มุ่งจะให้ชาร์เตอร์เรอร์สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้อย่างเต็มที่ตลอดระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือตามสัญญา ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นวิธีการใดที่ชาร์เตอร์เรอร์เห็นสมควร การออกใบตราส่งที่มีข้อความแตกต่างไปจากข้อความปกติ อาจเป็นเรื่องสำคัญในทางการค้าของชาร์เตอร์เรอร์ และข้อ 9 ของสัญญาได้ระบุว่าเจ้าของเรือจะได้รับชดใช้จากชาร์เตอร์เรอร์ในกรณีที่มีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นจากการที่นายเรือลงนามในใบตราส่ง ด้วยเหตุผลนี้ ชาร์เตอร์เรอร์จึงมีสิทธิที่จะเลือกและกำหนดใบตราส่งแบบที่เหมาะสมกับการค้าของตนและนายเรือต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด เนื่องจากเจ้าของเรือก็มีสิทธิที่จะได้รับการชดใช้คืนจากชาร์เตอร์เรอร์อยู่แล้ว หากเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเนื่องจากการลงนามในใบตราส่งของนายเรือ⁴¹

ศาลของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ยอมรับหลักในเรื่องการลงนามของนายเรือในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด (as presented) ว่านายเรือมีหน้าที่ต่อชาร์เตอร์เรอร์ในการลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนดและยื่นให้นายเรือเพื่อลงนาม ศาลได้พิพากษาไว้ในคดี Field Line (Cardiff) Ltd. V South Atlantic S.S. Line 201

⁴¹ Ibid., p.261.

F. 301, 340 (5th Cir. 1912) ว่า "ข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือว่านายเรือต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนดไม่เพียงแต่เป็นการให้อำนาจนายเรือให้ทำเช่นนั้น แต่เป็นข้อตกลงที่นายเรือจะต้องกระทำหากนายเรือผิดข้อตกลงโดยการไม่ลงนามดังกล่าวเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ" 42

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ นายเรือมีอำนาจลงนามในใบตราส่งในนามของเจ้าของเรือ โดยถือว่าเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของเจ้าของเรือ เจ้าของเรือต้องผูกพันในการกระทำของนายเรือ หากว่าการลงนามดังกล่าวนั้นไม่ได้เป็นการกระทำนอกเหนือขอบอำนาจที่เจ้าของเรือได้ให้ไว้ 43

ในกรณีที่เจ้าของเรือได้จำกัดอำนาจของนายเรือในการออกใบตราส่ง แต่นายเรือได้ฝ่าฝืนกระทำไป เจ้าของเรือก็ไม่ต้องผูกพันในการลงนามนั้น อย่างไรก็ตาม เนื่องจากใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิที่สามารถเปลี่ยนมือไปยังบุคคลภายนอกได้ ดังนั้น หากผู้รับโอนใบตราส่งไม่ทราบถึงข้อกำหนดเกี่ยวกับการจำกัดอำนาจด้วยแล้วนั้น เจ้าของเรือก็ยังคงต้องผูกพันตามใบตราส่งต่อผู้รับโอนที่สุจริตนั้นด้วย 44

ในคดี Manchester Trust V Furness, Withy (1895) 2 Q.B. 539 สัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ได้มีข้อกำหนดว่า "เป็นที่ตกลงโดยแจ้งชัดว่าการลงนามในใบตราส่งของนายเรือนั้นเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์" นายเรือได้ลงนามในใบตราส่ง ซึ่งมีข้อกำหนดให้รวมเงื่อนไขทุกข้อของสัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ไว้ในใบตราส่งด้วย นายเรือได้ลงนามในใบตราส่งแต่ใบตราส่งไม่ได้ระบุข้อกำหนดในเรื่องการกระทำ การแทนชาร์เตอร์เรอร์ไว้ทำให้ผู้รับสลักหลังใบตราส่งไม่สามารถทราบได้ว่ามีข้อตกลงดังกล่าว ศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินว่า เจ้าของเรือต้องผูกพันในใบตราส่งที่ลงนามโดยนายเรือ

42 Ibid., p.276.

43 Raoul Colinvaux., Carver's Carriage By Sea, 1:706.

44 Michael Wilford, Time Charters, p.269.

โดยปกติแล้วเมื่อนายเรือลงนามในใบตราส่งจะมีผลผูกพันเจ้าของเรือ เนื่องจากถือว่านายเรือกระทำการแทนเจ้าของเรืออาจมีบางกรณีที่การลงนามของนายเรือมีผลผูกพันชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งจะต้องเป็นกรณีที่ข้อความในใบตราส่ง และข้อเท็จจริงแวดล้อมระบุเป็นที่ชัดเจนว่าการลงนามของนายเรือไม่ได้เป็นการใช้อำนาจโดยปกติที่จะผูกพันเจ้าของเรือ แต่เป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์

ในคดี Samuel V West Hartlepool Steam Navigation (1906) 11 Com. Cas. 115. บริษัท Edward Perry & Co. ได้ชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์จากเจ้าของเรือ ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ได้มีข้อกำหนดเรื่องการใช้เรือและการชดเชยค่าเสียหาย (Employment and Indemnity Clause) เหมือนกับในสัญญามาตรฐานแบบ Baltimore เรือได้ขนส่งน้ำมันจากประเทศสหรัฐอเมริกาไปยังประเทศญี่ปุ่น ได้มีการออกใบตราส่งโดยใช้หัวกระดาษ "Edward Perry & Co's Steamship Line" และได้อ้างถึงข้อตกลงเรื่องค่าระวางระหว่างผู้ส่งของ บริษัท Standard Oil และชาร์เตอร์เรอร์ ชาร์เตอร์เรอร์ได้ยื่นใบตราส่งให้นายเรือลงนาม ผู้พิพากษา Walton J. ตัดสินว่าถึงแม้การลงนามนี้จะกระทำโดยนายเรือ แต่เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงและหลักฐานแล้ว สัญญาขนส่งทางทะเลได้ทำขึ้นระหว่างผู้ส่งของกับชาร์เตอร์เรอร์มากกว่าที่จะทำขึ้นระหว่างผู้ส่งของกับเจ้าของเรือ 45

ตามหลักกฎหมายทั่วไปทางพาณิชย์นาวีของประเทศสหรัฐอเมริกา (General Maritime Law) นายเรือมีอำนาจที่จะออกและลงนามในใบตราส่งในนามของเจ้าของเรือ ซึ่งหลักดังกล่าวนี้ได้ปรากฏในคดี The Schooner Freeman, 59 U.S. 182 (1856) ซึ่งศาลสูงสุดของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินว่า "สัญญาการขนส่งซึ่งได้ทำขึ้นโดยสุจริตกับนายเรือภายในขอบอำนาจแห่งการ เป็นนายเรือย่อมมีผลผูกพันเจ้าของเรือให้ปฏิบัติตามสัญญาต่อเจ้าของสินค้า"

45 Ibid., p.270.

ศาลของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้พิจารณาข้อเท็จจริงต่างๆ ต่อไปนี้ประกอบ
ด้วย ในการพิจารณาว่าการลงนามในใบตราส่งมีผลผูกพันชาร์เตอร์เรอร์หรือเจ้าของเรือ 46

- หัวกระดาษของใบตราส่ง
- ตัวแทนในการจัดหาสินค้าเป็นของฝ่ายเจ้าของเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์
- ผู้ใดเป็นผู้ได้รับค่าระวาง
- ผู้ใดเป็นผู้มีหน้าที่ในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า

ในกรณีใดบ้างที่นายเรือมีสิทธิปฏิเสธไม่ลงนามหรือผูกพันต้องลงนามนั้น ยัง
ไม่ได้มีการกำหนดไว้ชัดเจนแน่นอน ศาลจะพิจารณาจากข้อเท็จจริงและเจตนาของคู่สัญญาประกอบ
กับเป็นกรณี ๆ ไป ตัวอย่างเช่น

ก) กรณีที่นายเรือมีสิทธิปฏิเสธการลงนามได้

ในกรณีที่ใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนดได้ระบุท่าเรือในการขนถ่าย
สินค้าอยู่นอกเหนืออาณาเขตการใช้เรือตามสัญญา (Trading Limit) นายเรือมีสิทธิที่จะ
ปฏิเสธไม่ลงนามในใบตราส่งได้ คดี (Halcyon Steamship V Continental Grain
(1943) 75 Ll. L. Rep. 80)

ในกรณีที่ใบตราส่งไม่มีข้อกำหนดของสัญญาชาร์เตอร์เรืออยู่ด้วย ซึ่งใน
สัญญาชาร์เตอร์เรือได้ระบุไว้ว่าให้นำข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือ ไปกำหนดไว้ในใบตราส่ง
(incorporate) ด้วยนั้น นายเรือสามารถปฏิเสธไม่ลงนามในใบตราส่งได้ แต่ในบางกรณีนาย
เรือไม่สามารถปฏิเสธการลงนามได้หากข้อกำหนดที่ไม่ได้นำมารวมไว้ในใบตราส่งนั้น เป็นข้อ
กำหนดเกี่ยวกับเรื่องการใช้สิทธิยึดหน่วงของเจ้าของเรือ (Lien Clause) ซึ่งปรากฏในคดี
The Nanfri (1979) 1 Lloyd's Rep. 201 ว่า ความต้องการของนายเรือที่จะให้นำข้อ
กำหนดทุกข้อของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มารวมเข้าไว้ในใบตราส่งนั้นอาจจะเป็นการขัดกับ
วัตถุประสงค์ทางการค้าของชาร์เตอร์เรอร์ 47

46 ชัยันติ ไกรกาญจน์, "ผู้ขนส่งทางทะเลตามใบตราส่ง", วารสารกฎหมาย 11
(ธันวาคม 2529) : 29-34.

47 Michael Wilford. Time Charters, p. 265.

ในกรณีที่ใบตราส่งได้ลงรายการระบุสภาพของสินค้าผิดไปจากที่เป็นจริง กล่าวคือสินค้ามีสภาพชำรุดในขณะบรรทุกลงเรือ แต่ใบตราส่งระบุว่าสินค้ามีสภาพที่ดีเมื่อบรรทุกลงเรือ นายเรือมีสิทธิที่จะปฏิเสธการลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความเช่นนั้น หากนายเรือลงนามในใบตราส่งดังกล่าวไป และในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบและไม่สามารถจะใช้สิทธิเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้คืนตามสัญญาชาร์เตอร์เรือได้ เนื่องจากการตรวจสอบสภาพของสินค้าก่อนการลงนามในใบตราส่งว่าถูกต้องตรงตามที่เป็นจริงหรือไม่นั้นเป็นหน้าที่โดยตรงของนายเรืออยู่แล้ว

ในคดี The Nogar Marin (1988) 1 Lloyd's Rep. 412. เรือได้ชาร์เตอร์มาเพื่อทำการบรรทุกสินค้าประเภทเหล็ก เมื่อการบรรทุกสินค้าลงเรือเสร็จสิ้นลง นายเรือได้ลงนามใน mate's receipt* ที่ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์

* mate's receipt คือ เอกสารที่เสมียนประจำเรือออกให้แก่ผู้ส่งของเมื่อสินค้าได้บรรทุกลงเรือเรียบร้อยแล้ว โดยเสมียนประจำเรือจะทำการตรวจสอบสภาพและรายละเอียดของสินค้าเช่น จำนวน น้ำหนัก ขนาด และจะบันทึกไว้ในเอกสารที่เรียกว่า mate's receipt พร้อมทั้งลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ส่งของ mate's receipt เป็นหลักฐานเบื้องต้นที่แสดงว่าผู้ถือ mate's receipt เป็นเจ้าของสินค้าและเป็นผู้ที่มีสิทธิได้รับใบตราส่งเมื่อได้เวนคืน mate's receipt

ในทางปฏิบัติจะมีการส่ง mate's receipt ไปยังบริษัทเรือเพื่อทำการตรวจสอบว่ารายการของสินค้าที่ระบุไว้ใน mate's receipt มีรายการตรงตามรายการที่ระบุไว้ในแบบใบตราส่งที่ผู้ส่งของได้ยื่นไว้แก่บริษัทเรือหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อพิจารณาออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของต่อไป หากรายการของสินค้าใน mate's receipt แสดงว่าสินค้าอยู่ในสภาพดีใบตราส่งที่ออกให้ก็จะ เป็น Clean Bill of Lading แต่หากมีการระบุข้อสังเกตเกี่ยวกับสภาพไว้ในใบตราส่งที่ออกนั้นจะเรียกว่า Claused Bill of Lading

Mate's receipt จะไม่มีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิแบบใบตราส่ง ดังนั้น การโอน mate's receipt จึงไม่มีผลเป็นการโอนการครอบครองสินค้า

ได้ส่งมอบให้โดยไม่มีเงื่อนไขเกี่ยวกับสภาพของสินค้าไว้ ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เหล็กบางส่วนได้ขึ้นลมนิมก่อนที่จะบรรจุลงเรือ และนายเรือซึ่งเป็นผู้ตรวจสอบสินค้าก่อนที่จะทำการบรรจุสินค้าลงเรือ ได้ประมาทเดินเล่อและลงนามโดยไม่ได้โต้แย้งว่าสินค้ามีความเสียหายไว้ ตัวแทนเรือได้ออกใบตราส่งตาม mate's receipt ดังกล่าว และลงนามในใบตราส่ง "แทนนายเรือ" เจ้าของเรือได้รับผิดในความเสียหายต่อผู้รับสินค้าภายใต้ข้อกำหนดในใบตราส่งที่ลงนาม "แทนนายเรือ" ดังกล่าว ซึ่งมีผลผูกพันเจ้าของเรือ เมื่อได้ชดใช้ค่าเสียหายไปแล้ว เจ้าของเรือได้ใช้สิทธิเรียกร้องเอาแก่ชาร์เตอร์เรอร์ให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้คืนตามข้อกำหนดในสัญญาเรื่องการชดใช้คืนของชาร์เตอร์เรอร์แก่เจ้าของเรือ ในกรณีที่มีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นจากการลงนามในใบตราส่งของนายเรือ (Indemnity Clause) ศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินว่า เจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้คืน โดยมีเหตุผลว่า ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ได้ปฏิบัติผิดสัญญา ชาร์เตอร์เรือและไม่มีข้อกำหนดใดในสัญญาชาร์เตอร์เรือที่จะอนุมานได้ว่าชาร์เตอร์เรอร์ หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์จะต้องยื่น mate's receipt หรือใบตราส่งที่มีข้อความเกี่ยวกับสภาพของสินค้าที่ถูกต้องกับความเป็นจริง เนื่องจากการตรวจสอบและการบันทึกสภาพของสินค้าที่ทำการบรรทุกนั้นเป็นหน้าที่โดยตรงของนายเรืออยู่แล้ว 48

ในกรณีที่ใบตราส่งลงวันที่ที่ไม่ถูกต้องตรงตามความเป็นจริง นายเรือมีสิทธิปฏิเสธการลงนามในใบตราส่ง หากนายเรือทราบว่ใบตราส่งนั้นลงวันที่ผิดไปจากวันที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือจริงแต่ก็ยังลงนาม เจ้าของเรืออาจเสียสิทธิที่จะเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้คืนในความเสียหายใดๆ ที่เจ้าของเรือได้จ่ายให้แก่ผู้รับสินค้าไป เนื่องจากการกระทำของนายเรือดังกล่าวนี้จะทำให้การลงนามกับผลเสียหายที่เกิดขึ้นจากการลงนามนั้น แยกต่างหากจากกันและไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำกับผลของการกระทำแต่อย่างใด [(คดี The Almak (1985) 1 Lloyd's Rep.557.) 49

48 Ibid., p.266.

49 Ibid. p.267.

ในกรณีที่ใบตราส่งระบุจำนวนและสภาพของสินค้าผิดไปนายเรือมีสิทธิปฏิเสธการลงนามในใบตราส่ง หากนายเรือลงนามไปโดยรู้ยู่ว่าจำนวนสินค้าที่บรรจุลงเรือนั้นไม่ตรงกับที่ระบุไว้ในใบตราส่งเจ้าของเรือจะเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้คืนตาม Indemnity Clause ไม่ได้ [คดี The Boukadoura (1989) 1 Lloyd's Rep.393]

ข) กรณีที่นายเรือผูกพันต้องลงนามในใบตราส่ง

นายเรืออาจจะไม่สามารถปฏิเสธที่จะลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความ "ชำระค่าระวางแล้ว" หรือปฏิเสธไม่ลงนามในใบตราส่งเนื่องจากไม่ได้นำข้อกำหนดเรื่องสิทธิยึดหน่วง (Lien Clause) ในสัญญาชาร์เตอร์เรอมากำหนดไว้ในใบตราส่งเพื่อให้เจ้าของเรือสามารถใช้สิทธิยึดหน่วงเอาเก็บค่าระวางในกรณีที่มีหนี้สินอื่นๆ ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ 50

ในคดี The Nanfri (1979) 1 Lloyd's Rep. 201 เรือจำนวน 3 ลำ ได้ถูกชาร์เตอร์ภายใต้สัญญามาตรฐานแบบ Baltime ชาร์เตอร์เรอร์ได้ใช้สิทธิหักเงินค่าตอบแทน (hire) ที่ตนต้องชำระให้แก่เจ้าของเรือ เจ้าของเรือได้โต้แย้งการกระทำของชาร์เตอร์เรอร์ แต่ชาร์เตอร์เรอร์ก็ยังหักเงินจากค่าตอบแทนในงวดต่อ ๆ ไป เจ้าของเรือได้สั่งให้นายเรือของเรือทั้ง 3 ลำ กระทำการ 1. ยกเลิกอำนาจในการออกและลงนามในใบตราส่งของนายเรือ 2. ให้นายเรือปฏิเสธการลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความ "ชำระค่าระวางแล้ว" ที่ชาร์เตอร์เรอร์ยื่นให้เพื่อลงนาม 3. ให้ผนวกเอาข้อกำหนดของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ เข้าไว้ในใบตราส่ง ซึ่งรวมถึงข้อกำหนดในเรื่องการใช้สิทธิยึดหน่วง (Lien Clause) ด้วย ชาร์เตอร์เรอร์ได้นำเรือเข้าไปยังบริเวณ Grate Lakes ซึ่งธรรมเนียมปฏิบัติทางการค้าของที่นั้น จะใช้ใบตราส่งที่มีข้อความระบุว่า "ชำระค่าระวางแล้ว" เจ้าของเรือได้โต้แย้งว่าตนมีสิทธิสั่งให้นายเรือปฏิเสธการลงนามในใบตราส่งใด ๆ ที่อาจทำให้เจ้าของเรือเสียสิทธิในการใช้สิทธิยึดหน่วงตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ศาลได้ตัดสินว่าภายใต้ข้อกำหนดในเรื่องการใช้เรือ

(Employment Clause) ของสัญญาเช่าเรือ เรือ ชาร์เตอร์เรอร์สามารถที่จะให้นายเรือลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความ "ชำระค่าระวางแล้ว" โดยไม่จำเป็นต้องนำข้อกำหนดของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี มากำหนดลงในใบตราส่งแต่อย่างใด ถึงแม้ว่าเจ้าของเรือจะใช้สิทธิยึดหน่วงในค่าระวางไม่ได้ แต่เจ้าของเรือก็ยังได้รับการชดใช้คืนภายใต้ข้อกำหนดเรื่องการชดใช้คืนของชาร์เตอร์เรอร์ต่อเจ้าของเรือ (Indemnity Clause) ในสัญญาเช่าเรืออยู่แล้ว⁵¹

ในกรณีที่ใบตราส่งมีข้อความระบุเขตอำนาจศาลที่แตกต่างจากเขตอำนาจศาลตามสัญญาเช่าเรือ ไม่ทำให้นายเรือมีสิทธิปฏิเสธการลงนามในใบตราส่งดังกล่าว เนื่องจากข้อกำหนดในใบตราส่งนั้นถือว่าไม่ขัดกับสัญญาเช่าเรือ พาร์ตี อย่างชัดเจน (Manifestly Inconsistency) และชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ก็สามารถที่จะออกใบตราส่งที่มีข้อความเช่นนั้นได้

ในคดี The Vikfrost (1980) 1 Lloyd's Rep. 560. เรือได้ถูกชาร์เตอร์มาแล้วชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปอีก ข้อกำหนดในเรื่องการระงับข้อพิพาทในสัญญาเช่าเรือหลัก (Head Charter) ได้ระบุว่า ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นภายใต้สัญญานี้ให้นำขึ้นสู่การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการกรุงออสโล และใช้กฎหมายของประเทศนอร์เวย์ แต่ในสัญญาเช่าเรือช่วงได้ระบุให้ใช้อนุญาโตตุลาการกรุงลอนดอนตัวแทนของ ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกและลงนามในใบตราส่งซึ่งการลงนามนั้นเป็นการลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งได้ระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษและในศาลของประเทศอังกฤษเป็นผู้มีอำนาจในการออกและลงนามในใบตราส่งนั้น โดยให้เหตุผลว่า "ข้อกำหนดในเรื่องเขตอำนาจศาล ในสัญญาเช่าเรือกับข้อกำหนดเรื่องเขตอำนาจศาลให้ใบตราส่ง ไม่ถือว่าขัดแย้งกันเนื่องจากสัญญาเช่าเรือจะใช้บังคับกับกรณีพิพาท ระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งจะต้องเสนอต่ออนุญาโตตุลาการ กรุงออสโล แต่ข้อกำหนดในเรื่องเขตอำนาจศาลในใบตราส่งจะใช้บังคับระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ทรงใบตราส่ง ซึ่งแตกต่างกันทั้งคู่สัญญาและข้อกำหนดที่ใช้บังคับ

⁵¹ Ibid., p.268.

1.2 กรณีชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ลงนามในใบตราส่งตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า นายเรือผูกพันต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด โดยการลงนามนี้เป็นการลงนามในฐานะตัวแทนของเจ้าของเรือ ซึ่งจะมีผลผูกพันเจ้าของเรือให้เป็นผู้สัญญาในสัญญาฉบับของทางทะเลกับผู้ส่งของเนื่องจากใบตราส่งเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งสัญญาฉบับของทางทะเล ทั้งนี้โดยมีหลักว่าใบตราส่งนั้นจะต้องมีข้อความที่ไม่ขัดกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ หรือไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิหน้าที่ระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ

นอกจากนายเรือจะเป็นผู้มีอำนาจลงนามดังกล่าวข้างต้นแล้ว

ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ ก็สามารถที่จะลงนามในใบตราส่งที่มีผลผูกพันเจ้าของเรือได้เช่นเดียวกับการลงนามของนายเรือ สัญญามาตรฐาน NYPE ข้อ 8 มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการลงนามของชาร์เตอร์เรอร์และตัวแทนว่า ".....the Charterer or their agents may sign bills of lading on behalf of the Captain always in conformity with mate's or tally clerk's receipts....." กล่าวคือ แทนที่ชาร์เตอร์เรอร์จะยื่นใบตราส่งให้แก่นายเรือเพื่อลงนาม ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของตน ก็อาจลงนามในใบตราส่งได้เอง ทั้งนี้ การลงนามจะต้องเป็นการลงนาม "แทนนายเรือหรือแทนเจ้าของเรือ" (for the master or for the owner) ใบตราส่งจึงจะมีผลผูกพันเจ้าของเรือหากชาร์เตอร์เรอร์ลงนามเองแล้ว เจ้าของเรือย่อมไม่ผูกพันในใบตราส่งนั้น⁵²

ในคดี *The Knutsford* (1908) A.C. 406 เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี โดย Watts, watts & Co ในประเทศอังกฤษ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังเมืองท่า Vladivostock ในประเทศรัสเซีย ในระหว่างระยะเวลาชาร์เตอร์เรือ ณ เมืองท่า Middlesbrough และกรุงลอนดอน นายเรือได้ลงนามในใบตราส่งจำนวน 3 ใบลงวันที่ 12 ตุลาคม ใบตราส่งใบที่ 4 ออกให้เมื่อมีการบรรทุกสินค้า ณ กรุงลอนดอน ลงวันที่ 26 ตุลาคม

⁵² Ibid., p.271.

และได้ลงนามโดยชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งเป็นการลงนาม "แทนนายเรือและเจ้าของเรือ" สัญญาชาร์เตอร์เรือมีข้อกำหนดให้นายเรือต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ที่เกี่ยวกับการใช้เรือ การเป็นตัวแทนหรือการเตรียมการอื่นใด และมีข้อกำหนดให้ชาร์เตอร์เรอร์รับผิดชอบใช้คืนแก่เจ้าของเรือในความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการที่นายเรือปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าว เจ้าของเรือได้โต้แย้งว่าตนไม่ต้องผูกพัน ในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ลงนามเนื่องจากในสัญญาชาร์เตอร์เรือไม่ได้มีข้อกำหนดแจ้งชัดว่าชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิลงนามในใบตราส่งได้ ศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินว่าเจ้าของเรือต้องผูกพันในใบตราส่งที่ลงนามโดยชาร์เตอร์เรอร์ เนื่องจากเป็นการลงนาม "แทนนายเรือ" และในข้อสัญญาชาร์เตอร์เรือก็มีข้อตกลงว่านายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ การที่ชาร์เตอร์เรอร์ลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งจึงเสมือนเป็นการกระทำของนายเรือ ดังนั้น การลงนามของชาร์เตอร์เรอร์จึงผูกพันเจ้าของเรือด้วย

อำนาจการลงนามในใบตราส่งของชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ ไม่ปรากฏในสัญญามาตรฐานแบบ BaLtime แต่มีข้อกำหนดว่านายเรือต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้เรือและการเป็นตัวแทน และมีข้อกำหนดว่าเจ้าของเรือมีสิทธิเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้ความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นจากการที่นายเรือหรือตัวแทนเรือลงนามในใบตราส่ง ในทางปฏิบัติแล้วแม้ว่าในสัญญาจะไม่ได้ระบุไว้ แต่ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทน ก็สามารถลงนามในใบตราส่งที่มีผลผูกพันเจ้าของเรือได้

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปอีกนั้น ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์มักจะได้รับมอบอำนาจให้ลงนามในใบตราส่งที่มีผลผูกพันเจ้าของเรือเช่นเดียวกับชาร์เตอร์เรอร์ ผู้พิพากษา Brown ได้ให้ความเห็นไว้ในคดี The Vikfrost (1980) 1 Lloyd's Rep. 560 ว่าชาร์เตอร์เรอร์มีสิทธิที่จะนำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปได้ ในกรณีที่ไม่มีข้อห้ามไว้ในสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วง ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีสิทธิที่จะยื่นใบตราส่งให้นายเรือลงนามหรือลงนามด้วยตนเองหรือโดยตัวแทนของตนเช่นเดียวกับชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่ง ใบตราส่งที่ลงนามโดยนายเรือหรือแทนนายเรือ นั้น จะก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ทรงใบตราส่งเช่นเดียวกัน

ในคดี The Vikfrost เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ โดยมีข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือว่าให้ตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจลงนามในใบตราส่ง "แทนนายเรือ" และระบุข้อกำหนดในเรื่อง "demise clause" ลงในใบตราส่งได้ ซึ่งชาร์เตอร์เรอร์ได้ระบุ ในข้อกำหนดเรื่อง "demise clause" ในใบตราส่งว่า ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือหรือบริษัทผู้ออกใบตราส่งไม่ได้ชาร์เตอร์เรือแบบการชาร์เตอร์เรือเปล่า (demise charter party) ให้ถือว่าใบตราส่งมีผลผูกพันเจ้าของเรือหรือผู้ที่ทำการชาร์เตอร์เรือเปล่า นอกจากนี้แล้ว สัญญาชาร์เตอร์เรือยังได้ระบุถึงข้อกำหนดในเรื่องการใช้เรือ การที่นายเรือต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด และการชดใช้ความเสียหายคืนแก่เจ้าของเรือ และให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ในการชาร์เตอร์เรือช่วงต่อไปได้ชาร์เตอร์เรอร์ได้ชาร์เตอร์เรือช่วงต่อไปให้แก่ ซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ ตัวแทนของซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ลงนามในใบตราส่งโดยหัวหน้าใบตราส่งเป็นของ ซับ-ชาร์เตอร์เรอร์แต่การลงนามเป็นการลงนาม "แทนนายเรือ" ใบตราส่งมีข้อกำหนดในเรื่อง demise clause เป็นอย่างเดียวกันกับข้อกำหนดเรื่อง demise clause ในสัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก (head charter) ศาลได้ตัดสินว่าตัวแทนของซับ-ชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจโดยปริยายในการลงนามในใบตราส่งที่มีผลผูกพันเจ้าของเรือเนื่องจากในสัญญาชาร์เตอร์เรือหลักไม่ได้มีข้อห้ามถึงข้อกำหนดที่จะนำมาระบุไว้ในใบตราส่งซึ่งรวมถึงข้อกำหนดในเรื่อง demise clause ด้วย และในสัญญาก็ได้ให้อำนาจชาร์เตอร์เรอร์อย่างแข็งขันในการนำเรือไปชาร์เตอร์ช่วงต่อไปได้ ซึ่งเจ้าของเรืออาจจะคาดหมายได้ว่าซับ-ชาร์เตอร์เรอร์ มีสิทธิตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงที่จะเรียกให้นายเรือลงนามในใบตราส่งหรือซับ-ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนเป็นผู้ลงนาม "แทนนายเรือ" และมีผลผูกพันเจ้าของเรือ

อำนาจในการลงนามของชาร์เตอร์เรอร์หรือซับ-ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนก็อาจถูกจำกัดได้ ในกรณีที่นายเรือมีสิทธิปฏิเสธการลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความขัดกับสัญญาชาร์เตอร์เรืออย่างแข็งขัน ดังนั้น ชาร์เตอร์เรอร์หรือซับ-ชาร์เตอร์เรอร์จึงไม่มีอำนาจที่จะลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งดังกล่าว

ในทางปฏิบัติของการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตีนี้อำนาจในการลงนามในใบตราส่ง "แทนนายเรือ" ของชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์นั้นได้เป็นที่ยอมรับกันอย่างแพร่หลาย ถึงแม้ว่าในสัญญาชาร์เตอร์เรือจะไม่ระบุถึงอำนาจการลงนามในใบตราส่งของชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนโดยแจ้งชัดก็ตาม ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ก็อาจลงนามในใบตราส่งแทนนายเรือหรือเจ้าของเรือได้ ทั้งนี้ อำนาจในการลงนามดังกล่าวนี้เป็นอำนาจโดยทั่วไปที่บุคคลอื่นเชื่อว่าชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนมีอำนาจกระทำได้ (ostensible authority)

ในคดี *The Nea Tyhi* (1982) 1 Lloyd's Rep. 606 ตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ได้ลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งที่มีข้อความระบุว่าบรรทุกสินค้าในระวาง แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือได้บรรทุกสินค้าประเภทไม้อัดบนปากระวาง (deck) และสินค้าเปียกน้ำฝนได้รับความเสียหาย เจ้าของเรือได้โต้แย้งว่าเจ้าของเรือไม่ต้องผูกพันรับผิดชอบสินค้าตามใบตราส่งที่ตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ลงนาม เนื่องจากตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีอำนาจลงนามในใบตราส่ง ศาลตัดสินว่าถึงแม้ว่าตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์จะไม่มีอำนาจที่แท้จริงในการออกและลงนามในใบตราส่ง "บรรทุกสินค้าในระวาง" สำหรับสินค้าที่บรรทุกบนปากระวาง แต่ตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ ก็มีอำนาจโดยทั่วไปที่บุคคลอื่นเชื่อว่าตัวแทนนั้นมีอำนาจออกและลงนามในใบตราส่งได้ (ostensible authority) ดังนั้น เจ้าของเรือจึงต้องผูกพันรับผิดชอบตามใบตราส่งต่อผู้รับสินค้า⁵³

อย่างไรก็ตาม ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ก็อาจลงนามในใบตราส่งโดยไม่เป็นการลงนาม "แทนนายเรือหรือเจ้าของเรือ" ก็ได้ การลงนามของชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนนี้ จะมีผลผูกพันให้ชาร์เตอร์เรอร์ต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งโดยตรง

53 Ibid., p.273.

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศสหรัฐอเมริกา เจ้าของเรือไม่
ต้องรับผิดชอบในใบตราส่งที่ออกโดยชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งไม่ได้ลงนามโดยนายเรือและไม่ปรากฏชื่อ
ของเจ้าของเรือในใบตราส่ง หากนายเรือได้ลงนามในใบตราส่ง หรือชาร์เตอร์เรอร์หรือตัว
แทนของชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ลงนามในใบตราส่ง "แทนนายเรือ" เจ้าของเรือต้องผูกพันรับผิด
ต่อผู้ทรงใบตราส่ง อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรืออาจไม่ต้องผูกพันรับผิดในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์
หรือตัวแทนลงนาม "แทนนายเรือ" หากปรากฏว่าชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนไม่มีอำนาจที่จะทำ
เช่นนั้น หรือมีข้อเท็จจริงหรือพฤติการณ์ ปรากฏโดยชัดแจ้งว่าชาร์เตอร์เรอร์ เป็นผู้เข้าทำสัญญา
กับผู้ส่งของไม่ใช่เจ้าของเรือ เช่น ในกรณีที่หัวกระดาษใบตราส่งเป็นของชาร์เตอร์เรอร์หรือ
กรณีข้อกำหนดในใบตราส่งระบุไว้ชัดเจนว่าใครคือผู้ขนส่ง

ในคดี *Mahroos V Tatiana*, (1988) AMC 757 (S.D.N.Y.1986)
ชาร์เตอร์เรอร์ ได้ออกใบตราส่งที่มีข้อความไม่ตรงตามที่ mate's receipt กำหนดไว้ ซึ่งใน
mate's receipt ได้ระบุเกี่ยวกับสภาพของสินค้าว่า "สินค้าเสียหายก่อนทำการบรรทุกลง
เรือ" แต่ในใบตราส่งไม่ได้มีข้อกำหนดในเรื่องความเสียหายของสินค้าและมีข้อความว่า "สินค้า
มีสภาพดีเมื่อบรรทุกลงเรือ" ในสัญญาชาร์เตอร์เรอร์มีข้อกำหนดให้อำนาจชาร์เตอร์เรอร์ในการ
ออกใบตราส่ง "แทนนายเรือหรือเจ้าของเรือ" แต่ต้องเป็นใบตราส่งที่ออกโดยสอดคล้องกับ
mate's receipt ด้วย ศาลตัดสินว่า ชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีอำนาจในการลงนาม "แทนนายเรือ
หรือเจ้าของเรือ" ในใบตราส่งที่แตกต่างไปจาก mate's receipt เจ้าของเรือจึงไม่ใช่ผู้ที่
เข้าทำสัญญารับขนของกับผู้ส่งของตาม COGSA แต่อย่างไร

ตามหลักกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาหากชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้จอง
สินค้า และเป็นผู้ออกใบตราส่งในแบบฟอร์มของตนแล้ว ชาร์เตอร์เรอร์ก็ผูกพันรับผิดในฐานะ
"ผู้ขนส่ง" ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา 54

ในคดีระหว่าง Centennial Insurance Co. V Constellation Enterprise 1987 AMC 1155 (S.D.N.Y.1986) ศาลได้ยกฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายของสินค้าต่อเจ้าของเรือ โดยให้เหตุผลว่าเจ้าของเรือไม่ใช่ "ผู้ขนส่ง" ตามใบตราส่งเนื่องจากใบตราส่งนั้นเป็นแบบฟอร์มของชาร์เตอร์เรอร์ และมีข้อกำหนดในใบตราส่งชัดเจนว่าชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้า แต่ถึงแม้ว่าในใบตราส่งจะระบุว่าชาร์เตอร์เรอร์กระทำการแทนายเรือในการออกใบตราส่งก็ยังไม่อาจถือได้ว่าชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจที่จะผูกพันเจ้าของเรือให้ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่ง

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ถึงแม้ว่าการลงนามของชาร์เตอร์เรอร์ในบางกรณีอาจจะไม่มีผลผูกพันเจ้าของเรือให้ต้องรับผิดชอบต่อผู้ทรงใบตราส่ง แต่เรือก็อาจมีความรับผิดชอบในฐานะตัวทรัพย์สิน (in rem) ต่อเจ้าของสินค้า กล่าวคือ เมื่อเรือออกเดินทางพร้อมด้วยสินค้าบนเรือ ถือว่าการที่เรือออกเดินทางเป็นการให้สัตยาบันแก่ใบตราส่งที่ได้ออกไป

ในคดี British West Indies Produce Inc. V SS Atlantic Clipper (1973) AMC 163 เรือได้บรรทุกมันสำปะหลังและสินค้าได้รับความเสียหายในระหว่างการเดินทาง ชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ออกใบตราส่งซึ่งปรากฏว่าไม่ได้ยื่นให้นายเรือลงนามศาลตัดสินว่า การที่เรือออกเดินทางพร้อมกับสินค้าบนเรือถือได้ว่าเป็นการให้สัตยาบันแก่ใบตราส่ง เรือจึงมีความรับผิดชอบในฐานะตัวทรัพย์สิน⁵⁵

การที่เรือมีความรับผิดชอบในฐานะตัวทรัพย์สิน ถือได้ว่าเรือมีความรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่ง ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงช่วงเวลาที่ดินค้าเกิดความเสียหายด้วย กล่าวคือ ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางและเกิดจากความผิดของนายเรือหรือลูกเรือ เรือต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่ง แต่หากความเสียหายต่อสินค้าเกิดก่อนเรือออกเดินทาง เจ้าของเรือก็สามารถอ้างได้ว่า การที่เรือยังไม่ได้ออกเดินทางถือว่ายังไม่ได้มีการให้สัตยาบันแก่ใบตราส่ง เรือจึงไม่ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่ง⁵⁶

⁵⁵ Ibid., p.277.

⁵⁶ ชัยนติ ไกรกาญจน์, "ผู้ขนส่งทางทะเลตามใบตราส่ง", หน้า 33.

2. ข้อกำหนดในใบตราส่ง

2.1 ใบตราส่งที่มีข้อความอ้างถึงสัญญาไหม้ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

การที่เจ้าของเรือได้ให้อำนาจชาร์เตอร์เรอร์ในการออกใบตราส่งที่มีผลผูกพันเจ้าของเรือ โดยปกติแล้วคู่สัญญามักจะกำหนดแบบฟอร์มของใบตราส่งที่ออกตามสัญญาชาร์เตอร์เรือไว้ด้วย เนื่องจากการที่ชาร์เตอร์เรอร์ออกใบตราส่งดังกล่าวนี้อาจมีผลทำให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอกมากกว่าความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้ เจ้าของเรือมักจะนำข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือมากำหนดลงไว้ในใบตราส่งด้วย เช่นใบตราส่งมีข้อความว่า ".....all conditions and exceptions as per charter party" ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการที่กำหนดข้อความนี้ลงในใบตราส่งคือ ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง ซึ่งไม่ได้เป็นคู่สัญญาตามสัญญาชาร์เตอร์เรือและอาจจะไม่สามารถทราบข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือ ซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ แต่ต้องผูกพันตามข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือด้วย ในทางการชำระเงินแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตนั้น ธนาคารมักจะไม่นิยมรับใบตราส่งที่มีข้อกำหนดของสัญญาชาร์เตอร์เรือรวมอยู่ด้วย ดังปรากฏใน Uniform Customs and Practice ข้อ 26 (c) ว่า "Unless otherwise stipulate in the credit, bank will reject a document which :

(i) indicate that it is subject to charterparty.

เนื่องจากตามสัญญาชาร์เตอร์เรื่อนั้น คู่สัญญาจะตกลงกันไว้เป็นประการใดก็ได้ ซึ่งแตกต่างจากใบตราส่งตามสัญญาฉบับของทางทะเลที่มีกฎหมายระหว่างประเทศรับรองสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญาไว้ชัดเจน (กฎแห่งกรุงเฮก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก) กล่าวคือ ผู้ทรงใบตราส่งที่ออกตามสัญญาชาร์เตอร์เรือต้องผูกพันในข้อกำหนดของสัญญาชาร์เตอร์เรือที่นำมากำหนดไว้ในใบตราส่งนั้นด้วย อย่างไรก็ตามข้อกำหนดที่จะสามารถนำมา incorporate ในใบตราส่งนั้น จะต้องเป็นข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า เช่น การบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า การส่งมอบสินค้า ซึ่งข้อกำหนดส่วนใหญ่ของสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวจะมีความเหมาะสมที่จะนำมากำหนดไว้ในใบตราส่งมากกว่าข้อกำหนดของสัญญาไหม้ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ เนื่องจาก

ข้อกำหนดในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้⁵⁷ จะเกี่ยวข้องกับเรื่องเรือมากกว่าสินค้า เช่น ข้อกำหนดในเรื่องการส่งมอบเรือและการส่งคืนเรือ รายละเอียดของเรือ ระยะเวลาการชาร์เตอร์เรือ ข้อกำหนดคกรเว้นค่าตอบแทนการชาร์เตอร์เรือ เพราะสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะมุ่งที่การได้ใช้ประโยชน์จากเรือเป็นสำคัญ ข้อกำหนดของสัญญาชาร์เตอร์เรือที่จะสามารถนำมากำหนดลงไว้ในใบตราส่งได้นั้น มีทั้งข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า และข้อกำหนดที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าโดยตรง เช่น ข้อกำหนดเรื่องการอนุญาตตุลาการ

การอ้างถึงสัญญาชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ในใบตราส่งนั้นจะต้องปรากฏข้อความของข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือที่อ้างถึงอย่างชัดเจนในใบตราส่งด้วย จึงจะมีผลผูกพันผู้ทรงใบตราส่ง และในกรณีที่มีการชาร์เตอร์เรือช่วงและไม่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งว่าให้นำข้อกำหนดของสัญญาชาร์เตอร์เรือใดมากำหนดไว้ ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์จะต้องนำข้อกำหนดตามสัญญาชาร์เตอร์เรือหลัก (head charter) มากำหนดลงไว้ในใบตราส่ง⁵⁸

ในกรณีที่สัญญาชาร์เตอร์เรือหลักเป็นสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ และสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงเป็นสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยว ในกรณีนี้ การนำข้อกำหนดตามสัญญาชาร์เตอร์เรือรายเที่ยวมากำหนดลงไว้ในใบตราส่งจะเป็นการเหมาะสมมากกว่า เช่น ในคดี The S.L.S Everest (1981) 2 Lloyd's Rep 389 ใบตราส่งได้กำหนดข้อความว่า "ค่าระวางและเงื่อนไขอื่นใดให้เป็นไปตามสัญญาชาร์เตอร์ พาร์ตี้" เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ และได้นำไปให้ชาร์เตอร์ช่วงแบบรายเที่ยว สัญญาชาร์เตอร์เรือหลักระบุว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศฝรั่งเศส แต่สัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษ เจ้าของสินค้าผู้ทรงใบตราส่งได้ฟ้องเจ้าของเรือให้รับผิดชอบในความเสียหายของสินค้า

⁵⁷ Paul Todd, *Modern Bills of Lading*, 2nd ed. (London : Blackwell Scientific Publications., 1990), p.102.

⁵⁸ Ibid., p.105.

ศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินว่า ในกรณีนี้ข้อกำหนดที่เหมาะสมจะนำมากำหนดลงไว้ในใบตราส่งควรจะเป็นข้อกำหนดตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วง

2.2 ใบตราส่งที่มีข้อความขัดกับสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

ในทางปฏิบัติของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ โดยทั่วไปแล้ว นายเรือมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความขัดกับข้อสัญญาในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ แม้ว่าในแบบสัญญามาตรฐานใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จะกำหนดให้นายเรือมีหน้าที่ลงนามในใบตราส่งตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ก็ตาม Lord Halsbuly ได้ให้ความเห็นไว้ในคดี Kruger V. Moel Tryvan (1907) A.C. 272 ว่านายเรือมีสิทธิที่จะปฏิเสธการลงนาม หากใบตราส่งนั้นมีข้อความขัดกับสัญญาชาร์เตอร์เรืออย่างชัดเจน เช่น ใบตราส่งที่ระบุท่าเรือในการขนถ่ายสินค้า นอกเหนือจากอาณาเขตการใช้เรือตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ความเห็นนี้ได้รับการสนับสนุนจาก Lord Dunedin ซึ่งให้ความเห็นไว้ในคดี Tillmanns V. Knutsford (1908) A.C. 406 ว่าเมื่อนายเรือพบว่าใบตราส่งมีข้อความขัดกับสัญญาชาร์เตอร์ พาร์ตี้ แล้ว นายเรือมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ลงนามในใบตราส่งได้ และเมื่อนายเรือปฏิเสธที่จะลงนามในใบตราส่งเพราะมีข้อความขัดกับสัญญาชาร์เตอร์ พาร์ตี้แล้ว ชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ แม้จะมีอำนาจลงนาม "แทนนายเรือ" ตามสัญญาก็ตาม ก็จะไม่มีความหมายในใบตราส่ง "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งนี้ได้อีก

2.3 ใบตราส่งที่มีข้อกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบมากกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้

ในกรณีที่ใบตราส่งมีข้อกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบมากกว่าความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ โดยปกติแล้วนายเรือจะไม่มีสิทธิที่จะปฏิเสธการลงนามในใบตราส่งนี้ เนื่องจากหากเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกจากการที่ตนผูกพันรับผิดชอบในใบตราส่งนั้นแล้ว เจ้าของเรือก็สามารถที่จะใช้สิทธิตามสัญญาชาร์เตอร์เรือเรียกร้องเอาค่าชาร์เตอร์เรอร์ได้ เช่น ในกรณีที่ใบตราส่งไม่ได้รวมข้อ

กำหนดในเรื่องการยกเว้นความรับผิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของลูกจ้าง หรือตัวแทนของเจ้าของเรือที่ปรากฏในสัญญาชาร์เตอร์เรือเข้าไว้ใบบตราส่ง

3. ความรับผิดของคู่กรณีทุกฝ่ายต่อความสูญหาย เสียหายของสินค้าบนเรือ

3.1 กรณีชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลอื่น

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยปกติอยู่แล้ว ได้ชาร์เตอร์เรือมาเพื่อใช้ในการให้บริการการขนส่งสินค้าของตน เมื่อมีการขนสินค้าลงเรือ และได้มีการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ หากใบตราส่งนั้นได้ลงนามโดยชาร์เตอร์เรอร์เองแล้วย่อมไม่เป็นปัญหาในการพิจารณาว่า ใครคือผู้ที่จะต้องรับผิดชอบของหรือผู้ทรงใบตราส่ง ที่มีเพียงใบตราส่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนเนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์ย่อมอยู่ในฐานะผู้ขนส่ง และเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งโดยตรง

ในการชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี ที่มีข้อกำหนดให้อ่านาจชาร์เตอร์เรอร์ในการขึ้นใบตราส่งให้แก่ขายเรือเพื่อลงนาม หรือชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ลงนาม "แทนขายเรือ" ในใบตราส่งนั้น การลงนามดังกล่าวนี้จะก่อให้เกิดปัญหากับผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งที่จะต้องพิจารณาว่าควรจะใช้สิทธิเรียกร้องกับใคร ในระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ เช่น ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ได้ใช้แบบฟอร์มใบตราส่งเป็นของตนเองแต่การลงนามในใบตราส่งกลับเป็นการลงนาม "แทนขายเรือ" ความขัดแย้งนี้ย่อมก่อให้เกิดความสับสนสำหรับผู้ส่งของที่จะต้องพิจารณาให้แน่ชัดว่าใครคือคู่สัญญาตามใบตราส่ง เนื่องจากหากผู้ส่งของได้ฟ้องคดีต่อคู่กรณีฝ่ายหนึ่งไปแล้ว แต่ปรากฏว่าบุคคลดังกล่าวไม่ใช่ผู้ส่งขนส่งที่แท้จริงก็อาจทำให้ผู้ส่งของเสียสิทธิในการฟ้องคดีใหม่ต่อผู้ขนส่งที่แท้จริง เนื่องจากคดีขาดอายุความไปแล้ว⁵⁹ ในหัวข้อนี้จะแยกพิจารณาดังต่อไปนี้

⁵⁹ John F. Wilson, *Carriage of Goods By Sea*, p.227.



3.1.1 ในกรณีที่ผู้ส่งของหรือผู้ทรง ใบตราส่ง ได้ใช้สิทธิเรียกร้องเอาแก่
เจ้าของเรือ

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ โดยปกติแล้วใบตราส่งที่ลงนามโดย
นายเรือ หรือ "แทนนายเรือ" นั้นย่อมมีผลผูกพันเจ้าของเรือโดยถือว่าการกระทำของนายเรือ
นั้นเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของเจ้าของเรือ เนื่องจากตามสัญญาชาร์เตอร์เรือเจ้าของ
เรือมีความรับผิดชอบในการจัดการเรือ และต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกจากการลงนามในใบตราส่ง
ของนายเรือ โดยถือว่าเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของตน เว้นแต่ในสัญญาการชาร์เตอร์เรือ
เปล่า (Demise Charter) ที่ถือว่านายเรือเป็นตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ และชาร์เตอร์เรอร์
อยู่ในฐานะเป็นนายจ้างของนายเรือโดยตรง ถึงแม้ว่าชาร์เตอร์เรอร์ จะเป็นผู้กำหนดแบบของ
ใบตราส่งหรือลงนามในใบตราส่งด้วยตนเองหรือโดยตัวแทนของตน หากเป็นการลงนาม "แทน
นายเรือ" เจ้าของเรือก็ต้องผูกพันรับผิดชอบ ถึงแม้ว่าใบตราส่งจะปรากฏชื่อชาร์เตอร์เรอร์บนหัว
กระดาษใบตราส่งนั้น⁶⁰

ในคดี Paterson SS. Ltd. V Aluminum Co. (1951)
S.C.R. 852 เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ และชาร์เตอร์เรอร์ได้นำเรือไป
ให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงอีกทอดหนึ่ง ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่งโดยใช้แบบฟอร์ม
ของบริษัทตนและได้ให้นายเรือลงนาม แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่ได้เป็นคู่สัญญากับชับ-ชาร์เตอร์-
เรอร์ในสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วง ศาลตัดสินว่า เจ้าของเรือก็ต้องผูกพันต่อผู้ส่งของจากการลง
นามในใบตราส่งของนายเรือนั้น

ในคดี The Berkshire เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบใหม่ ชาร์เตอร์
พาร์ตี้ โดยใช้สัญญามาตรฐานแบบ NYPE ผู้ส่งของได้นำสินค้าบรรทุกลงเรือ ตัวแทนของ
ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่ง โดยใช้แบบฟอร์มใบตราส่งของบริษัทตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์
และลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งนั้น ศาลตัดสินว่าใบตราส่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญา

⁶⁰ William Tetley, *Marine Cargo Claims*, p.84.

ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ทรงใบตราส่ง

การลงนามของนายเรือในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้กำหนด ภายใต้ข้อสัญญามาตรฐานนี้ เป็นผลให้เจ้าของเรือผูกพันในฐานะผู้ขนส่ง โดยผลของกฎหมายทั้งนี้ เป็นการตีความเพื่อให้สัญญารับขนของมันเป็นผลได้ ถึงแม้ว่าจะมีความขัดกันในเรื่องของเอกสาร กล่าวคือ ชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งเป็นผู้ขนส่งที่แท้จริงควรจะเป็นผู้ลงนามในใบตราส่งซึ่งเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล แต่ปรากฏว่าเจ้าของเรือกลับเป็นฝ่ายที่เข้ามาผูกพันรับผิดชอบตามข้อกำหนดในใบตราส่ง ต่อผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่ง⁶¹ ทั้งนี้ จะต้องปรากฏด้วยว่าผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งนั้นจะต้องสุจริตด้วย กล่าวคือไม่รู้ถึงการชาร์เตอร์เรอร์นั้นก่อนหรือขณะเข้าทำสัญญาขนส่ง⁶²

ประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาก็คือ เจ้าของเรือจะอ้างได้หรือไม่ว่า ตนไม่ได้เป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ หรือการลงนามในใบตราส่งนั้นเป็นการลงนามที่ไม่ถูกต้อง เช่น นายเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีอำนาจในการลงนามในใบตราส่งที่มีข้อความขัดกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ หรือการที่นายเรือลงนามในใบตราส่งนั้น เป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ ประเด็นปัญหานี้ยังไม่เป็นที่ชัดเจนว่าในกรณีใดบ้างที่เจ้าของเรือไม่ต้องผูกพันตามใบตราส่งที่ลงนามโดยนายเรือหรือลงนาม "แทนนายเรือ" ซึ่งจะต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงเป็นกรณี ๆ ไป เช่น ผู้ส่งของทราบถึงข้อตกลงในเรื่องการจำกัดอำนาจในการลงนามของนายเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์ด้วยหรือไม่ หรือผู้ส่งของรู้ถึงข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือกับชาร์เตอร์เรอร์ว่าการกระทำของนายเรือเป็นการกระทำในฐานะตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ หากผู้ส่งของทราบถึงข้อกำหนดดังกล่าวนี้ เจ้าของเรือก็ไม่ต้องผูกพันรับผิดชอบตามใบตราส่ง⁶³ แต่ในกรณีที่ผู้ส่งของทราบแต่เพียงว่ามีสัญญาชาร์เตอร์เรือแต่ไม่ทราบถึงข้อกำหนด

⁶¹ John F. Wilson, *Carriage of Goods By Sea*, p.227.

⁶² Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage of Goods by Sea*, 1:704.

⁶³ NJJ Gaskell, *Shipping Law*, p.269.

ในเรื่องดังกล่าวแล้ว เจ้าของเรืออาจถูกปิดปากจากการกระทำของนายเรือ เนื่องจากบุคคลภายนอกไม่อาจทราบได้ว่านายเรือกระทำการแทนชาร์เตอร์เรอร์เพราะโดยปกติแล้วนายเรือย่อมเป็นตัวแทน และกระทำการแทนเจ้าของเรือ

ในกรณีของผู้รับตราส่ง ซึ่งมีข้อกำหนดเป็นผู้รับสินค้าหรือผู้ทรงใบตราส่งจากการรับสลักหลัง โอนใบตราส่งนั้น ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องเรียกให้เจ้าของเรือรับผิดชอบตามใบตราส่งเช่นเดียวกัน เจ้าของเรือจะอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบของตนตามสัญญาชาร์เตอร์เรือขึ้นต่อสู้ไม่ได้ เว้นแต่จะได้นำข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือมากำหนดไว้ในใบตราส่งด้วย⁶⁴ และเจ้าของเรือจะอ้างเหตุไม่ผูกพันตามใบตราส่งจากการลงนามของนายเรือต่อผู้รับตราส่ง หรือผู้ทรงใบตราส่งไม่ได้ เว้นแต่ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่งจะทราบถึงข้อตกลงดังกล่าวเช่นเดียวกับกรณีของผู้ส่งของ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือมีภาระการพิสูจน์ถึงความสุจริตของผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้ทรงใบตราส่ง ในกรณีที่ได้อ้างเหตุอำนาจในการลงนามในใบตราส่งเพื่อขอยกเว้นความรับผิดชอบของตน

อย่างไรก็ตาม ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ แม้เจ้าของเรือจะไม่ต้องรับผิดชอบข้อกำหนดในใบตราส่งต่อผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งแต่เรือก็อาจผูกพันรับผิดชอบในฐานะตัวทรัพย์สิน (in rem) ได้ เช่น

ในคดี *The Sea Star* (1972) A.M.C.1440 เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี โดยใช้สัญญามาตรฐาน NYPE แต่ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่ง โดยใช้แบบฟอร์มของตนและลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งนั้น เจ้าของเรือได้มีหนังสือแจ้งไปยังชาร์เตอร์เรอร์ว่าชาร์เตอร์เรอร์ไม่มีอำนาจลงนามในใบตราส่ง "แทนนายเรือ" ศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินว่า เจ้าของเรือไม่ผูกพันตามใบตราส่งแต่เรือมีความผูกพันรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้า ในฐานะตัวทรัพย์สิน (in rem)

⁶⁴ Ibid., P.269.

ในคดี Tube Products of India V S.S. Rio Grande (1971) A.M.C. เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ โดยใช้สัญญามาตรฐาน NYPE ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่ง และลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่งนั้น ในคดีนี้ศาลได้ตัดสินว่า เรือมีความรับผิดชอบในฐานะตัวทรัพย์สินต่อเจ้าของสินค้า โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าใครคือผู้ลงนามในใบตราส่ง เนื่องจากเมื่อเรือได้ออกเดินทางพร้อมด้วยสินค้าบนเรือแล้ว ถือว่าได้มีการให้สัตยาบันแก่ใบตราส่ง และเรือมีหน้าที่ที่จะต้องขนสินค้าให้ถึงจุดหมายปลายทาง

3.1.2 ในกรณีที่ผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งใช้สิทธิเรียกร้องเอาแก่ชาร์เตอร์เรอร์

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ได้นำเรือไปรับขนสินค้าของบุคคลทั่วไป ชาร์เตอร์เรอร์จึงเป็น ผู้ขนส่งอาชีพ หากชาร์เตอร์เรอร์ได้เข้าทำสัญญากับผู้ส่งของในนามของตนเอง และได้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของแล้วชาร์เตอร์เรอร์ย่อมอยู่ในฐานะผู้ขนส่ง และต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งในความสูญหาย เสียหาย ของสินค้าบนเรือ และอยู่ภายใต้บังคับของกฎแห่งกรุงเฮกกล่าวคือ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของชาร์เตอร์เรอร์ผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎแห่งกรุงเฮก

ในคดี Elder Dempster & Co. V Paterson, Zochonis & Co (1924) ชาร์เตอร์เรอร์ได้ประกอบธุรกิจการรับขนของทางทะเลเป็นปกติ และได้ชาร์เตอร์เรือแบบกำหนดเวลาจากเจ้าของเรือเพื่อใช้ในการ เสริมกองเรือของตนในการให้บริการรับขนสินค้าของบุคคลทั่วไป สินค้าที่บรรทุกบนเรือได้รับความเสียหายเนื่องจากความบกพร่องในการจัดวางสินค้า ใบตราส่งมีข้อกำหนดยกเว้นความรับผิดชอบของชาร์เตอร์เรอร์จากความเสียหายของสินค้าจากการจัดวางสินค้า ศาลได้ตัดสินว่าเหตุแห่งความเสียหายของสินค้าเกิดจากการจัดวางสินค้าไม่ดี ไม่ได้เกิดจากความไม่เหมาะสมของเรือในการเดินทะเล และสัญญารับขนของทางทะเลได้ทำขึ้นกับชาร์เตอร์เรอร์ไม่ใช่เจ้าของเรือ เนื่องจากชาร์เตอร์เรอร์มีพฤติการณ์ในการรับขนสินค้าเป็นปกติทางการค้าของตนอยู่แล้ว และการชาร์เตอร์เรือมาก็เพียงเพื่อเพิ่มเรือในการให้บริการเท่านั้น ดังนั้นชาร์เตอร์เรอร์จึงมีฐานะเป็นผู้ขนส่ง เจ้าของเรือจึง

ไม่ใช่ผู้ขนส่งแต่อย่างใด

ในคดี Glynwed Steels Limited V Great Lakes and European Lines Inc (1979) A.M.C. 1290

โจทก์เป็นผู้ส่งสินค้าได้นำสินค้าลงเรือซึ่งได้ถูกชาร์เตอร์แบบกำหนดเวลาจากเจ้าของเรือ สินค้าได้รับความเสียหายในระหว่างการเดินทางจากประเทศอังกฤษไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่งโดยใช้แบบฟอร์มใบตราส่งของบริษัทตนและลงนามในใบตราส่งนั้น โจทก์ได้ฟ้องให้เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งร่วมกัน โดยอ้างว่าคำว่าผู้ขนส่งตามความหมายของ USA COGSA หมายถึง เจ้าของเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งได้เข้าทำสัญญารับประกันกับผู้ส่งของ เจ้าของเรือได้โต้แย้งว่าเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ เนื่องจากเจ้าของเรือมีฐานะเป็นเจ้าของเรือเท่านั้น และเรือนี้ก็ได้ถูกชาร์เตอร์แบบใหม่ ชาร์เตอร์พาร์ตี้ให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งประกอบกิจการเป็นผู้รับขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นปกติอยู่แล้ว เจ้าของเรือจึงไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญารับประกันของตามใบตราส่งแต่อย่างใด ศาลได้ตัดสินว่าผู้ขนส่งตาม COGSA นี้ หมายถึง เฉพาะเจ้าของเรือ หรือชาร์เตอร์เรอร์คนใดคนหนึ่งเท่านั้น และเมื่อพิจารณาใบตราส่งแล้วเป็นที่ชัดเจนว่าคู่สัญญาตามใบตราส่งได้แก่ชาร์เตอร์เรอร์กับผู้ส่งของและไม่ปรากฏชื่อเจ้าของเรือในใบตราส่ง ชาร์เตอร์เรอร์จึงเป็นผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของตามใบตราส่ง

ในคดี United Nations Children's Fund V. SS. Nordstern (1966) 251 F. Supp. 833 เรือได้ออกเดินทางโดยเบี่ยงเบนเส้นทางการเดินทางเรือตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์และได้ขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือกัลกัตตาแทนท่าเรือการาจีที่กำหนดไว้แต่เดิม ชาร์เตอร์ได้ออกใบตราส่งโดยใช้แบบฟอร์มของตนเองและลงนามในใบตราส่งนั้น ศาลได้ตัดสินว่า ชาร์เตอร์เรอร์มีความผูกพันต่อเจ้าของสินค้าตามใบตราส่งไม่ใช่เจ้าของเรือ

3.1.3 ในกรณีที่ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งใช้สิทธิเรียกร้องเอากับเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ร่วมกัน

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่งโดยใช้แบบฟอร์มของตน และได้ยื่นให้นายเรือลงนาม หรือชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์ลงนาม "แทนนายเรือ"* ซึ่งชาร์เตอร์เรอร์หรือตัวแทนมีอำนาจในการลงนามดังกล่าวนี้ ศาลได้ตัดสินว่าผู้ส่งของมีสิทธิฟ้องทั้งเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ให้ร่วมกันรับผิดชอบตามใบตราส่ง คดี The Quarrington court (1940) A.M.C. 1546 ศาลตัดสินโดยให้เหตุผลว่าการที่เอกสารมีความขัดแย้งกัน กล่าวคือ ใบตราส่งมีชื่อของบริษัทชาร์เตอร์เรอร์ อยู่บนหัวกระดาษใบตราส่ง แต่การลงนามกลับเป็นการลงนาม "แทนนายเรือ" ทำให้เกิดความสับสนแก่ผู้ส่งของ ในการที่จะชี้ชัดว่าใครคือผู้ขนส่ง ดังนั้นผู้ส่งของจึงสามารถฟ้องทั้งเจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ให้รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งร่วมกันได้⁶⁵

ในคดี International Produce Inc. V Frances Salman (1975) A.M.C. 1521 ศาลได้ตัดสินว่า เนื่องจากใบตราส่งออกโดยชาร์เตอร์เรอร์และลงนาม "แทนนายเรือ" แต่ในสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ นายเรือเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือ จึงถือได้ว่า เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์ได้ร่วมกันทำสัญญารับขนกับผู้ส่งของ ดังนั้น ผู้รับตราส่งซึ่งได้รับโอนสิทธิของผู้ส่งของจึงมีสิทธิเรียกให้เจ้าของเรือและชาร์เตอร์เรอร์รับผิดชอบได้

* ในกรณีที่แบบฟอร์มของใบตราส่งเป็นของเจ้าของเรือ และเจ้าของเรือหรือนายเรือเป็นผู้ลงนามในใบตราส่งนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า ในกรณีนี้ผู้ส่งของไม่สามารถฟ้องให้ชาร์เตอร์เรอร์รับผิดชอบตามข้อกำหนดในใบตราส่งได้เลย เนื่องจากใบตราส่งไม่ได้แสดงว่าชาร์เตอร์เรอร์เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่มีใบตราส่งเป็นหลักฐานแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งของก็สามารถที่จะฟ้องชาร์เตอร์เรอร์ในฐานะที่เป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลกับตนได้ โดยอาศัยหลักฐานอื่นหรือนำสืบให้เห็นถึงข้อสัญญาที่ตนทำไว้กับชาร์เตอร์เรอร์นอกเหนือไปจากใบตราส่ง

⁶⁵ William Tetley, *Marine Cargo Claims*, p.86.

8.2 กรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปอีกทอดหนึ่ง

3.2.1 ในกรณีที่ ชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ นำเรือไปรับขนส่งสินค้าของบุคคลอื่น

ในกรณีที่ชาร์เตอร์เรอร์ได้นำเรือที่ตนชาร์เตอร์มาไปให้บุคคลอื่นชาร์เตอร์ช่วงต่อไปอีกทอดหนึ่ง และชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกใบตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วง หากใบตราส่งได้ลงนามโดยนายเรือ หรือ "แทนนายเรือ" ประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาคือ เจ้าของเรือจะต้องผูกพันรับผิดชอบผู้ส่งของหรือผู้ทรงใบตราส่งหรือไม่นั้น จะได้พิจารณาดังนี้

3.2.1.1 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ต่อผู้ส่งของหรือผู้ทรง

ใบตราส่ง

ในกรณีที่มีการออกใบตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงให้แก่ผู้ส่งของ และใบตราส่งได้ลงนาม "แทนนายเรือ" จะมีผลทำให้เจ้าของเรือต้องผูกพันรับผิดชอบต่อผู้ส่งของและผู้ทรงใบตราส่งหรือไม่นั้นจะต้องพิจารณาว่าชับ-ชาร์เตอร์เรอร์ หรือตัวแทนของตมมีอำนาจในการออกใบตราส่งและลงนาม "แทนนายเรือ" หรือไม่ หากชับ-ชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจดังกล่าว แล้วเจ้าของเรือย่อมต้องผูกพันรับผิดชอบต่อผู้ส่งของหรือผู้ส่งใบตราส่งตามข้อกำหนดในใบตราส่งนั้น

ในคดี The Vikfrost เรือได้ถูกชาร์เตอร์แบบกำหนดเวลาให้แก่ชาร์เตอร์เรอร์ โดยมีกำหนดเวลา 3 ปี ในสัญญาชาร์เตอร์เรือมีข้อกำหนดว่า นายเรือต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้เรือ การเป็นตัวแทนและการจัดการอื่นใดที่จำเป็นสำหรับการใช้เรือของชาร์เตอร์เรอร์ และนายเรือต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด โดยชาร์เตอร์เรอร์ตกลงที่จะชดใช้คืนให้แก่เจ้าของเรือในกรณีที่มีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นจากการลงนามในใบตราส่งของนายเรือ และยังมีข้อกำหนดเพิ่มเติมอีกว่า ตัวแทนของชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจในการออกและลงนามในใบตราส่ง "แทนนายเรือ" สำหรับใบตราส่งที่ออกในแต่ละเที่ยวการเดินทางภายใต้สัญญาชาร์เตอร์เรือนี้ และให้สิทธิชาร์เตอร์เรอร์ในการนำเรือไปให้ชาร์เตอร์ช่วงต่อไปได้อีก แต่ชาร์เตอร์เรอร์ยังคงต้องผูกพันรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือตามสัญญาชาร์เตอร์เรือเดิมอยู่

ต่อมาชาร์เตอร์เรอร์ได้นำเรือให้ขับ-ชาร์เตอร์เรอร์ชาร์เตอร์ช่วงแบบกำหนดระยะเวลา ในระหว่างเวลาชาร์เตอร์เรือช่วงนี้ เรือได้ชนสินค้าประเภทเนื้อแช่แข็ง จากประเทศนิวซีแลนด์มายังประเทศญี่ปุ่น ตัวแทนของขับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่ง โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับสลักหลังใบตราส่งได้เรียกให้เจ้าของเรือรับผิดชอบตามใบตราส่ง เจ้าของเรือได้โต้แย้งว่าการลงนามในใบตราส่งของตัวแทนของขับ-ชาร์เตอร์เรอร์ไม่ผูกพันเจ้าของเรือให้ต้องรับผิดชอบเนื่องจากเจ้าของเรือไม่ได้มอบอำนาจให้ตัวแทนของ ขับ-ชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจลงนาม "แทนนายเรือ" ในใบตราส่ง และเจ้าของเรือก็ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์กับขับ-ชาร์เตอร์เรอร์ ศาลอุทธรณ์ได้ตัดสินว่า ตัวแทนของขับ-ชาร์เตอร์เรอร์ และขับ-ชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจโดยปริยายในการลงนามในใบตราส่ง "แทนนายเรือ" เนื่องจากสัญญาชาร์เตอร์หลัก (head charter) ได้ให้อำนาจชาร์เตอร์เรอร์ในการนำเรือไปให้ชาร์เตอร์ช่วง และเมื่อไม่มีข้อห้ามไว้ ก็อาจถือได้โดยปริยายว่า ขับ-ชาร์เตอร์เรอร์ก็มีอำนาจในการลงนามในใบตราส่งเช่นเดียวกับชาร์เตอร์เรอร์ เจ้าของเรือจึงต้องผูกพันรับผิดชอบข้อกำหนดในใบตราส่งแก่ผู้ส่งของและผู้ทรงใบตราส่ง

3.2.1.2 ความรับผิดชอบของ ขับ-ชาร์เตอร์เรอร์ ต่อผู้ส่งของ หรือผู้ทรงใบตราส่ง

ในกรณีที่ขับ-ชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้ออกใบตราส่งโดยใช้แบบฟอร์มของตนเอง และลงนามในใบตราส่งเองแล้ว ขับ-ชาร์เตอร์เรอร์ย่อมเป็นคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ส่งของตามใบตราส่งนั้น

ในคดี *The Venezuela* (1980) 1 Lloyd's Rep. 393 (Q.B.) ขับ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ชาร์เตอร์เรือช่วงแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้เพื่อนำมาใช้ในการให้บริการรับขนของทางทะเลจากชาร์เตอร์เรอร์ ซึ่งได้ชาร์เตอร์เรือแบบใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ จากเจ้าของเรือ ข้อกำหนดในสัญญาชาร์เตอร์เรือทั้ง 2 ฉบับได้ระบุว่า นายเรือผูกพันต้องลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด โดยใบตราส่งจะต้องไม่ขัดกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ และในสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วงได้มีข้อกำหนดให้ตัวแทนของขับ-ชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจในการออกและลงนามในใบตราส่ง โดยใช้แบบฟอร์มใบตราส่งของ ขับ-ชาร์เตอร์เรอร์

และข้อความในใบตราส่งจะต้องเป็นไปตาม mate's receipt ตัวแทนของซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ได้ออกและลงนามในใบตราส่งโดยใช้แบบฟอร์มใบตราส่งของตนเอง ศาลได้ตัดสินว่า ข้อความด้านหลังของใบตราส่งได้กำหนดไว้ชัดเจนว่าผู้ขนส่งคือซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ และการลงนามในใบตราส่งนี้ก็ได้เป็นการลงนาม "แทนนายเรือ" ดังนั้นใบตราส่งนี้จึงผูกพัน ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ ไม่ใช่เจ้าของเรือ ในฐานะคู่สัญญาในสัญญาฉบับของทางทะเล กับผู้ทรงใบตราส่ง

3.2.2 กรณีที่ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์นำเรือไปปรับขนสินค้าของตนเอง

กรณีที่ซัพชาร์เตอร์เรอร์จะสามารถเรียกร้องเอาค่าชดเชยชาร์เตอร์เรอร์ในฐานะเป็นคู่สัญญาตามสัญญาชาร์เตอร์เรือช่วง ซัพ-ชาร์เตอร์เรอร์ไม่สามารถเรียกร้องให้เจ้าของเรือรับผิดชอบโดยตรงได้ เนื่องจากไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆ ต่อกัน ในกรณีนี้ได้กล่าวไว้โดยละเอียดในหัวข้อ ที่ 4 หน้า 39 แล้ว

4. ข้อกำหนดที่เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกร้องให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดเชยค่าเสียหาย

4.1 สิทธิของเจ้าของเรือในการได้รับชดเชยคืนจากชาร์เตอร์เรอร์

สัญญามาตรฐาน Baltime ข้อ 9 และ NYPE ข้อ 8 มีข้อกำหนดให้เจ้าของเรือได้รับชดเชยคืนจากชาร์เตอร์เรอร์ในกรณีที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกมากกว่าความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อชาร์เตอร์เรอร์ตามสัญญาชาร์เตอร์เรือจากการที่นายเรือปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์หรือจากการลงนามในใบตราส่ง

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ ถึงแม้ว่าในสัญญาชาร์เตอร์เรือจะไม่มีข้อกำหนดในเรื่องการได้รับชดเชยคืน (indemnity) นี้ไว้ ศาลมักจะตีความให้เจ้าของเรือมีสิทธิโดยปริยายที่จะได้รับชดเชยคืนจากชาร์เตอร์เรอร์

ในคดี Strathlorne Steamship V Andvew Weir (1934) 49 Lloyd's Rep. 306. เรือภายใต้สัญญาไทม์ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ มีข้อกำหนดว่านายเรือต้องปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้เรือ และมีข้อกำหนดให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดเชยความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติตามคำสั่งของตนให้แก่เจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์

ได้นำเรือไปให้บุคคลอื่นชำระเตอร์ช่วงแบรรายเทียว เพื่อขนส่งสินค้าจากเมือง Rangoo ไปยัง Swatow นายเรือได้ออกและลงนามในใบตราส่ง เมื่อเรือไปถึง Swatow ตัวแทนของ ชาร์เตอร์เรอร์ได้แจ้งไปยังนายเรือว่าจะเป็นผู้รับผิดชอบในการส่งมอบสินค้า และตัวแทนของ ชาร์เตอร์เรอร์ได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับสินค้าไปโดยไม่ได้เวนคืนใบตราส่ง ธนาคารได้เรียกให้ เจ้าของเรือชำระเงินค่าสินค้าเพราะเจ้าของเรือได้ส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับสินค้าผิดราย ศาล อุทธรณ์ได้ตัดสินว่าถึงแม้ว่าจะมีข้อกำหนดเรื่องการชดใช้คืนให้แก่เจ้าของเรือโดยแจ้งชัดในสัญญา แต่ข้อกำหนดดังกล่าวไม่ชัดเจนเพียงพอ และศาลได้ตัดสินว่า เจ้าของเรือมีสิทธิโดยปริยายที่จะ ได้รับชดใช้คืนจากชาร์เตอร์เรอร์

4.2 ขอบเขตความรับผิดชอบในการชดใช้คืนของชาร์เตอร์เรอร์ต่อเจ้าของเรือ

เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่าตนได้รับความเสียหายอย่างไรจากการที่ นายเรือได้ปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ หรือจากการที่นายเรือลงนามในใบตราส่งนั้น โดยเจ้าของเรือจะต้องพิสูจน์ว่าผลเสียหายดังกล่าวเกิดจากการปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ ด้วย หากผลเสียหายที่เจ้าของเรือได้รับไม่ได้เกิดขึ้นโดยตรงจากการปฏิบัติตามคำสั่งของ ชาร์เตอร์เรอร์แล้ว เจ้าของเรือไม่สามารถเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้ให้กับตนได้⁶⁶ เช่น ในกรณีที่นายเรือลงนามในใบตราส่งที่ชาร์เตอร์เรอร์กำหนด ซึ่งใบตราส่งนั้นระบุสภาพหรือ จำนวนของสินค้าที่ผิดไปจากที่เป็นจริง และนายเรือก็ทราบก่อนลงนาม แต่ก็ยังคงลงนามในใบ ตราส่ง กรณีนี้เจ้าของเรือจะไม่สามารถเรียกให้ชาร์เตอร์เรอร์ชดใช้คืนได้

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า โดยลักษณะของสัญญาใหม่ ชาร์เตอร์ พาร์ตี้ ที่แบ่ง แยกอำนาจการควบคุมเรือระหว่างชาร์เตอร์เรอร์และเจ้าของเรือกล่าวคือเจ้าของเรือมีอำนาจ ควบคุมในด้านการเดินเรือและการบริหารงานเรือ ส่วนชาร์เตอร์เรอร์มีอำนาจควบคุมเรือให้ เชิงพาณิชย์ ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นจากการเดินเรือโดยประมาทเลินเล่อหรือสภาพของ

⁶⁶ Michael Wilford, *Time Charters*, p.241.

เรือที่ไม่มีความคงทนในการเดินทะเล (unseaworthiness) ถึงแม้ว่าความเสียหายดังกล่าวนี้ จะเกิดขึ้นเนื่องจากการปฏิบัติตามคำสั่งของชาร์เตอร์เรอร์ แต่เนื่องจากเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ชาร์เตอร์เรอร์จึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้คืนแก่เจ้าของเรือ⁶⁷



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁶⁷ John F. Wilson, *Carrige of Goods by Sea*, p.107. .