



## ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการเช่าเรือ

ปัญหากฎหมายที่เกี่ยวกับการเช่าเรือ ส่วนใหญ่อยู่ที่การตีความตามเงื่อนไขต่าง ๆ ในสัญญาเช่าเรือซึ่งกำหนดเป็นแบบพิมพ์มาตรฐานเอาไว้ตั้งกล่าวมาแล้ว แต่เนื่องจากแบบพิมพ์มีอยู่เป็นจำนวนมากด้วยกัน นักกฎหมาย เจ้าของเรือ ผู้เช่าและบุคคลที่เกี่ยวข้องจึงมักตีความ หรือมีความเห็นทางกฎหมายในแบบพิมพ์แต่ละแบบไม่ลงรอยกันทุกกรณี อย่างไรก็ตาม ในประเด็นที่สำคัญ ๆ ส่วนมากก็อาศัยคำวินิจฉัยของศาลและคำอธิบายในคำวินิจฉัยเป็นบรรทัดฐานหรือช่วยตีความเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น

ปัญหากฎหมายที่มักตีความไม่สอดคล้องกันบ่อย ๆ ส่วนใหญ่เป็นเรื่องของการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว ทั้งนี้ก็เพราะว่าสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยวนี้มีหลายแบบ และยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เงื่อนไขสัญญาเช่าเรือของแต่ละแบบจึงไม่เหมือนกัน ทำให้ยากต่อการตีความและเขียนคำอธิบาย จึงจำเป็นต้องอธิบายคลุมเฉพาะหัวข้อที่คล้ายคลึงกัน<sup>1</sup> หนึ่ง เนื่องจากแต่ละประเทศต่างก็มีกฎหมายบัญญัติไว้แตกต่างกัน เมื่อมีกรณีพิพาท คำวินิจฉัยของศาลจึงแตกต่างกันไปตามภูมิภาคและตามลักษณะของสินค้าด้วย คำอธิบายในบทนี้จะเน้นหนักเฉพาะในหัวข้อที่เกี่ยวกับเรือ การเดินทาง สินค้า และท่าเรือ

### 4.1 เงื่อนไขเกี่ยวกับเรือ

#### 4.1.1 คุณลักษณะของเรือ (Vessel Characteristics)

ปกติการกำหนดคุณลักษณะของเรือจะประกอบด้วย ชื่อเรือ สัญชาติของเรือซึ่งแสดงโดยธงท้ายเรือ และรายการต่าง ๆ ซึ่งมักระบุไว้ในตอนต้นของสัญญาเช่าเรือ ราย

---

<sup>1</sup> บางประเทศได้บัญญัติลักษณะของสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยวขึ้นเป็นกฎหมายก็มี :

ดู W.E. Butler & J.B. Quigley, Jr., The Merchant Shipping Code of the U.S.S.R. (1968), the relevant articles in chapter 8, (Baltimore, Md., and London, the Johns Hopkins Press, 1970).

การต่าง ๆ ที่สำคัญของเรือได้แก่ ขนาด และความสามารถในการบรรทุกของเรือ ซึ่งมักคิดเป็นตันกรอส (gross tonnage) และตันเน็ต (net tonnage)<sup>2</sup> นอกจากนี้ ยังมีรายการเกี่ยวกับประเภท หรือชั้นของเรือ ความสามารถผจญน้ำแข็งของเรือ (ice class) ในกรณีที่เรือต้องเดินทางผ่านย่านทะเลที่มีน้ำแข็ง ปกติเรือ ฯลฯ<sup>3</sup> สำหรับการเช่าเรือหลาย ๆ เทียวกติคตอกันมักจะไม่กล่าวถึง จำนวนระวางเรือ ชีตความสามารถของเครื่องมือที่ใช้บรรทุก และขนถ่ายสินค้า ความเร็ว ความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงของเรือและอื่น ๆ เพราะทราบกันดีในตอนที่เริ่มตนเช่าเรืออยู่แล้ว แต่สำหรับการเช่าเรือตามระยะเวลา รายการเหล่านี้ปกติจะต้องระบุไว้ในสัญญาด้วย<sup>4</sup>

#### 4.1.2 ความสามารถในการบรรทุกสินค้า (Cargo capacity)

ความสามารถในการบรรทุกของเรือ โดยทั่วไปคิดกันตามน้ำหนัก "เดดเวทตัน" (deadweight tonnage) ซึ่งตันหนึ่งเท่ากับ 2,240 ปอนด์ หรือ 1,016 กิโลกรัม น้ำหนักบรรทุกที่กำหนดไว้หากไม่แสดงไว้ชัดแจ้งอาจมีปัญหาเกี่ยวกับเรื่องน้ำหนักของเชื้อเพลิง วัสดุประจำเรือและอื่น ๆ มาเกี่ยวข้อง<sup>5</sup> โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเช่าเรือตามระยะเวลา น้ำหนัก "เดดเวทตัน" อาจรวมถึงเชื้อเพลิง น้ำ วัสดุประจำเรือด้วย<sup>6</sup> ส่วนการเช่าเรือเป็นรายเที่ยวไม่ค่อยมีปัญหาเพราะส่วนมาก "เดดเวทตัน" จะไม่หมายรวมถึงสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวนั้นด้วย<sup>7</sup>

<sup>2</sup> ตันเน็ต คือน้ำหนักหรือความจุที่สามารถบรรทุกสินค้าได้โดยเอาที่ว่างซึ่งมิได้ใช้ในการบรรทุกสินค้า เช่นห้องกะลาสีหรือห้องพักคนประจำเรือหักออกจากรน้ำหนักหรือความจุทั้งหมดซึ่งหมายถึงตันกรอส; ดู Cufley, op. cit., pp. 272-276.

<sup>3</sup> See Capelle, op. cit., p. 153.

<sup>4</sup> See Falkanger, Konsekutive reiser..., p. 48.

<sup>5</sup> See Scrutton, op. cit., p. 76.

<sup>6</sup> See Baltine, New York Produce and Transitime.

<sup>7</sup> See Cufley, op. cit., p. 277

ความสามารถในการบรรทุกสินค้า นอกจากจะคิดเป็นน้ำหนักแล้วยังต้องคำนึงถึงความจุเป็นลูกบาศก์ฟุต หรือลูกบาศก์เมตรด้วย เช่น กำหนดว่า Grain Capacity หมายถึง ความจุของสินค้าที่ไม่บรรจุหีบหอบรรทุกเต็มระวางเรือ และจะมีตัวเลขมากกว่า Bale Capacity ซึ่งคิดความจุของสินค้าที่เป็นหีบห่อเป็นกระสอบ ถุง มัด ชัน ฯลฯ<sup>8</sup> ถ้าเป็นสัญญาเช่าเรือเกี่ยวกับการบรรทุกไม้ ซึ่งบรรทุกบนคาค้ำเรือได้ ก็จะต้องระวางเงื่อนไขที่เกี่ยวกับการบรรทุกไม้ดังกล่าวนี้ว่า ใ้สัญญาเช่าแบบใด มีข้อความในการคิดตัวเลขเกี่ยวกับอัตราบรรทุกประการใด<sup>9</sup>

อีกประการหนึ่ง เจ้าของเรืออาจไม่กำหนดความจุหรือความสามารถในการบรรทุกสินค้าลงไปเป็นการแน่นอนที่เกี่ยวก็ได้ คือ อาจใช้คำว่าประมาณ (about) หรือต่อท้ายด้วยข้อความแสดงถึงการเผื่อเหลือเผื่อขาดไว้ เช่น "มากหรือน้อยกว่าร้อยละ 10 แลวแต่เจ้าของเรือจะกำหนด" ("10 per cent more or less at owners' option") ฯลฯ<sup>10</sup>

ผู้เช่ามักถือว่าเรื่องความจุหรือความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือนั้นเป็นเรื่องสำคัญซึ่งเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบความถูกต้องโดยเคร่งครัด<sup>11</sup> อย่างไรก็ตาม คำว่า เดดเวทตัน หรือ deadweight tonnage นั้น หมายถึงน้ำหนักที่เรือบรรทุกได้ไม่เกินอัตรากินน้ำลึกที่กำหนดไว้ คือถ้าเป็นสินค้าหนักมาก ๆ เมื่อบรรทุกจนถึงอัตรากินน้ำลึกดังกล่าวก็อาจบรรทุกไม้เต็มระวางเรือ หรือมีที่ว่างในระวางเรือมาก ตรงกันข้ามถ้าเป็นสินค้าเบาเมื่อบรรทุก

<sup>8</sup> Ibid., p. 278.

<sup>9</sup> เช่นในสัญญาเช่าเรือมาตรฐานแบบ Propcon และแบบ Nubaltwood ต่างก็กำหนดความสามารถในการบรรทุกสินค้าไม่รวมถึงความสามารถในการบรรทุกบนคาค้ำด้วย แต่กำหนดอัตราบรรทุกไว้ต่างกัน.

<sup>10</sup> See Capelle, op. cit., p. 159.

<sup>11</sup> See Gilmore & Black, op. cit., p. 176; Poor, op. cit., p. 5; and Capelle, op. cit., p. 161.

จนเต็มระวางเรือแล้ว น้ำหนักก็ยังไม่เต็มที ฉะนั้นจึงควรพิจารณาถึงตารางความจุของสินค้าต่อน้ำหนักหนึ่งตัน กล่าวคือ ความจุของสินค้าชนิดนั้น ๆ จะเป็นจำนวนกี่ลูกบาศก์ฟุตต่อ 1 ลอนตัน (2,240 ปอนด์) หรือกี่ลูกบาศก์เมตรต่อ 1 เมตริกตัน (1,000 กิโลกรัม) เกณฑ์เปรียบเทียบทั่ว ๆ ไปในการใช้วัดความจุของระวางกำหนดให้ 40 ลูกบาศก์ฟุต = 1 ลอนตัน หรือ 1 ลูกบาศก์เมตร = 1 เมตริกตัน ตัวเลขอัตราส่วนของจำนวนลูกบาศก์ฟุต หรือเมตรต่อน้ำหนัก 1 ลอนตัน หรือเมตริกตันนี้ เรียกว่า "stowage factor" ซึ่งสินค้าแต่ละชนิดก็มี stowage factor ไม่เหมือนกัน เช่น เหล็ก, ตะกั่ว ทองแดง มีค่า stowage factor ที่ส่วนของเบา ๆ เช่น นุ่น ปอ จะมีค่า stowage factor สูง การทราบ stowage factor ย่อมเป็นประโยชน์ต่อผู้เช่าที่จะสามารถคำนวณได้ว่าเมื่อบรรทุกสินค้าเต็มระวางแล้ว จะได้น้ำหนักกี่ตัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่มีน้ำหนักเบาซึ่งผู้เช่าอาจเสียเปรียบได้ เพราะเมื่อทราบความจุของเรือเป็นน้ำหนักแล้ว แม้เรือจะบรรทุกจนเต็มระวางน้ำหนักก็ยังน้อยกว่าที่ตกลงกันไว้<sup>12</sup>

ในอังกฤษมีคดีเกี่ยวกับความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือ คือคดีระหว่าง Millar โจทก์ กับ Freden จำเลย ค.ศ.1918; ซึ่งสัญญาเช่าเรือมีเงื่อนไขเขียนไว้ว่า "The owners guarantee the ship's deadweight capacity to be 3,200 tons, and freights to be paid on this quantity". คดีนี้เกิดขึ้นในประเด็นที่ว่าเรือเมื่อบรรทุกข้าวโพดจนเต็มระวาง (provided that the vessel should carry a full and complete cargo of maize) ควรจะได้น้ำหนัก 3,200 ตันค้ำย แต่ปรากฏว่าบรรทุกข้าวโพดได้เต็มที่เพียง 3,081 ตัน ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่า คำว่า the ship's deadweight capacity เป็นเพียงการบอกให้ทราบถึงความสามารถในการบรรทุกสินค้าของเรือ ไม่ได้หมายความว่ารวมถึงการรับรองว่าเรือจะบรรทุกข้าวโพดเต็มระวางให้ได้น้ำหนัก

<sup>12</sup> See Cufley, op. cit., p.277; Bes, Chartering and Shipping Terms..., p. 186; Scrutton, op. cit., p. 77; and G. Schaps and H.J. Abraham, Das deutsche Seerecht, 3 rd ed. (Berlin, Walter de Gruyter, 1962), vol. 2, p. 292.

3,200 คัน<sup>13</sup> กฎหมายอเมริกันก็ตีความทำนองเดียวกับกฎหมายอังกฤษ<sup>14</sup> ค่ายเหตุนี้ การตีความจึงต้องพิจารณาถึงสินค้าแต่ละอย่าง กับเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือโดยชัดแจ้งว่าเป็นน้ำหนักและความจุจำนวนเท่าใด

#### 4.2 เงื่อนไขเกี่ยวกับการเดินทาง

การเดินทางของเรือในทะเล ต้องคำนึงถึงวันที่เรือพร้อมจะบรรทุกสินค้าลงเรือว่าเป็น "วันที่เท่าใด" เพราะเป็นวันเริ่มต้นของสัญญาที่จะบรรทุกสินค้าและเกี่ยวข้องกับจำนวนวันที่ต้องเสียค่าเช่าเรือ (laydays) กับวันบอกเลิกสัญญาหรือวันสุดท้าย ซึ่งผู้เช่าต้องยอมรับเรือที่มารับบรรทุกสินค้า (cancelling date) ปกติเมื่อเจ้าของเรือมอบเรือให้ผู้ใช้เช่าเพื่อบรรทุกสินค้า ผู้เช่าต้องมีสินค้าพร้อมที่จะบรรทุกอยู่แล้ว ทั้งนี้ เพื่อมิให้เป็นปัญหาเกี่ยวกับการที่เรือต้องจอดคอยอยู่เฉย ๆ (lying idle) ฉะนั้น การเขียนข้อความในสัญญาเช่าเรือ เจ้าของเรือจึงมักกำหนดวันที่เรือมาถึงท่าเรือและพร้อมจะบรรทุกสินค้าเอาไว้เป็นวันเริ่มต้นของสัญญา เพราะไม่ต้องการเสี่ยงภัยให้เรือของตนต้องจอดเสียเวลา ณ ท่าเรือที่จะบรรทุกสินค้านานเกินไปโดยมิได้รับเงินค่าเช่าเรือ หรือว่าต้องเสี่ยงภัยในการที่ผู้เช่าอาจบอกเลิกสัญญา หรือเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่เรือไปถึงท่าเรือที่จะบรรทุกสินค้าช้าเกินสมควร การกำหนดวันดังกล่าวนี้เป็นประโยชน์แก่ผู้เช่าด้วยที่จะได้ระมัดระวังมิให้ตนต้องเสียค่าฝากของคลังสินค้าในการเก็บสินค้าที่จะบรรทุกลงเรือโดยไม่จำเป็น หรือเก็บไว้นานเกินไป หรืออาจต้องเสียค่าเช่าเรือเพิ่มมากขึ้นตามสิทธิเรียกร้องความเสียหายของเจ้าของเรือเมื่อเรือต้องเสียเวลาจอดคอยการบรรทุกสินค้าลงเรือ

ข้อความในสัญญาเช่าเรือที่นับว่าเป็นปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการเดินทางของเรือ มีหลายอย่างแตกต่างกัน ซึ่งจะแยกกล่าวดังต่อไปนี้

<sup>13</sup> (1918) 1 K.B. 611; See, also, Scrutton, op. cit., 75-77; and Carver, op. cit., para. 352.

<sup>14</sup> See Poor, op. cit., p. 8.

4.2.1 วันที่คาดว่าจะเรือพร้อมจะบรรทุกสินค้าได้ (Date of expected readiness to load)

แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานส่วนมากจะขึ้นต้นด้วยข้อความว่า "now ... and expected ready to load under this charter ..." หรือข้อความอย่างอื่นที่มีความหมายในทำนองเดียวกัน<sup>15</sup>

คำว่า "expected ready to load" นั้น ฝ่ายเจ้าของเรือย่อมทราบดี แต่มีใ้หมายความว่า จะต้องรับผิดชอบให้เรือพร้อมที่จะมาบรรทุกสินค้าในวันนั้นจริง ๆ เพียงแต่รับผิดชอบตามความคาดหวังเท่านั้น เพราะอาจมีเหตุขัดข้องอื่น ๆ เกิดขึ้นได้<sup>16</sup> ส่วนการที่จะให้ผู้เช่าทราบหรือคาดว่าเรือพร้อมจะบรรทุกสินค้าได้ใกล้เคียงเมื่อใดก็มักกระทำไม่ได้โดยกำหนดตำแหน่งที่ของเรือ หรือกำหนดลงไปในสัญญาเลยว่าวันใดเรือพร้อมจะไปบรรทุกสินค้าได้

เกี่ยวกับเรื่องนี้ กฎหมายอังกฤษเน้นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในเรื่องความล่าช้าของเรือมาก กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องมีหน้าที่นำเรือมาให้ถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้าโดยเร็วด้วยความพยายามตามสมควรแก่เหตุผล ("reasonable diligence")<sup>17</sup> อย่างไรก็ดี

<sup>15</sup> แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานบางแบบมิได้กำหนดวันที่เรือพร้อมจะบรรทุกสินค้าได้ แต่กำหนดแต่เพียงลักษณะของการค้าและตำแหน่งของเรือที่อยู่ในขณะนั้นเท่านั้น เช่น แบบ Centrocon และแบบพิมพ์เกี่ยวกับการค้าเมล็ดข้าวแบบอื่น ๆ ฯลฯ

<sup>16</sup> See Scrutton, op.cit., pp.78-79; Carver, op.cit., para. 355; Gilmore & Black, op.cit., p.177, note 23; Ramberg, Cancellation..., (Heiskell v. Furness Withy & Co. (The Eibergen) 1925 AMC 385 CCA 2nd.), p.38; K.F. Puchta, Die Gencon-Charter (Hamburg, Deutscher Verkehrsverlag GmbH, 1968), p.34; and J.Jantzen, Godsbefordring til sjøs, 2nd ed. (Oslo, fabritius & Sønners Forlag, 1925), p. 265.

<sup>17</sup> See Carver, op. cit., para. 607.

คำนี้ก็มีความหมายเป็นเพียงความคาดหวังว่าเรือจะไปถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้าวันนั้นวันนี้เท่านั้น เพราะอาจมีเหตุซึ่งมีอาจคาดหมาย มาแทรกซ้อนทำให้ไม่สามารถนำเรือมาตามกำหนดได้ และเหตุดังกล่าวก็มีข้อความผิดของเจ้าของเรือ เช่น ในขณะที่ทำสัญญาเช่าเรืออยู่นั้น เรือกำลังปฏิบัติงานตามสัญญาอันอยู่ก่อนแล้ว หากความล่าช้าเกิดขึ้นเพราะเหตุดังกล่าว เจ้าของเรืออาจได้รับความคุ้มครองเกี่ยวกับวันที่จะไป ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้า กระนั้นก็ตาม เจ้าของเรือก็อาจต้องรับผิดชอบต่อผู้เช่าที่จะบอกเลิกสัญญาและผู้เช่าอาจเรียกร้องค่าเสียหายต่อเจ้าของเรือด้วยก็ได้<sup>18</sup>

4.2.2 วันที่จะเริ่มบรรทุกสินค้ากับวันบอกเลิกสัญญา (Earliest date for loading to start (laydays) : cancelling date)

วันทั้งสองนี้มักมีกำหนดอยู่ในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานเสมอ คือ กำหนดวันแรกที่ให้ผู้เช่าเริ่มบรรทุกสินค้า ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้า กับวันสุดท้ายที่ผู้เช่าต้องยอมรับเรือซึ่งมาบรรทุกสินค้า เว้นแต่เรือจะไม่มาในกำหนดนี้ ผู้เช่าย่อมมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ ช่วงระยะเวลาทั้งสองนี้จะสั้นหรือยาวเพียงใดย่อมแล้วแต่กรณี แต่โดยทั่วไปเจ้าของเรืออยากให้ช่วงระยะเวลาดังกล่าวนี้นานที่สุด เพื่อป้องกันการบอกเลิกสัญญาเมื่อเรือเกิดล่าช้าขึ้น ส่วนฝ่ายผู้เช่าก็อยากให้ช่วงระยะเวลาดังกล่าวนี้สั้น เนื่องจากได้เตรียมการบรรทุกสินค้า และกะกำหนดเวลาให้สินค้ามาถึงท่าเรือที่บรรทุกได้เคียงกับวันที่จะบรรทุกจริง ๆ ไว้แล้ว หากยืคเวลาออกไปผู้เช่าอาจต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีก<sup>19</sup>

ในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะมีคำหรือข้อความเกี่ยวกับกำหนดวันที่จะเริ่มบรรทุกสินค้าอยู่หลายคำ เช่น "laydays", "layday date",

<sup>18</sup> See *Evera S.A. Commercial v. North Shipping Co.* (1956) 2 Lloyd's Rep.367; *Scrutton*, op.cit., p.79; *Carver*, op.cit., para. 355; *Cufley*, op.cit., p.196, and BIMCO, *Bulletin*, 1957, p.6907.

<sup>19</sup> See *Cufley*, op. cit., pp. 93-94.

"laydays not to commence before...", "laydays not to count before.....",<sup>20</sup> "Time for loading shall not commence before..."<sup>21</sup> "Loading hours not to commence before..."<sup>22</sup> หรือ "The loading date to be not before..."<sup>23</sup> อย่างไรก็ตาม แบบพิมพ์มาตรฐานบางแบบซึ่งเป็นส่วนน้อย อาจไม่มีระบุวันดังกล่าวไว้ เช่น แบบพิมพ์ Gencon เป็นต้น

นอกจากนี้ในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือบางแบบยังมีคำว่า "laytime" ซึ่งมีความหมายไม่เหมือนกับคำว่า "laydays" กล่าวคือ laytime หมายถึงเวลาที่เจ้าของเรือยอมให้เรือใช้ในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้โดยไม่คิดค่าเช่าเรือ ส่วนคำว่า laydays เป็นวันที่ผู้เช่าต้องเสียค่าเช่าเรือให้กับเจ้าของเรือ

เงื่อนไขการบอกเลิกสัญญากรณีที่เจ้าของเรือส่งเรือมาบรรทุกสินค้าไม่ทันกำหนดวันสุดท้ายที่ผู้เช่าจำต้องยอมรับเรือ ฝ่ายผู้เช่าถือว่าสำคัญมากเพราะเป็นการกำหนดวันท่าของซีคส์สุดท้ายที่ผู้เช่าจำต้องรับเรือไว้โดยมิชักช้า และผู้เช่าเองก็ไม่ต้องการให้เกิดการล่าช้าในการบรรทุกสินค้าของตน แต่เมื่อพ้นวันที่กำหนดไว้ ผู้เช่าก็มีอิสระจะไปหาเช่าเรืออื่นมาขนส่งสินค้าของตนตามความจำเป็นได้ หากไม่มีเงื่อนไขดังกล่าวไว้ในสัญญาเช่าเรือ ผู้เช่าก็ไม่อาจปฏิเสธหรือบอกเลิกสัญญาเช่าเรือได้ กล่าวคือ ผู้เช่าจำต้องยอมรับเรือ เว้นแต่ความล่าช้านั้นเนิ่นนานเกินควรจนไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาได้ ซึ่งในสัญญามักใช้คำว่า "to frustrate the contract" หรือ "frustration of a contract" ข้อความดังกล่าวนี้ในอังกฤษและอเมริกาเข้าใจกันดี<sup>24</sup> แต่ว่าประเทศอื่น ๆ อาจเข้าใจแตกต่างกันไปไต่บ้าง เช่น กฎหมายของกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียระบุไว้ว่า ผู้เช่ามีสิทธิบอกเลิกสัญญา

<sup>20</sup> See, Centrocon, Meditorea, Sovconround, Sovcoal, Polcoalvoy and Saigon Charter Party.

<sup>21</sup> Scancon, clause 8.

<sup>22</sup> Welsh Coal Charter 1896, clause 11.

<sup>23</sup> Baltcon, clause 5.

<sup>24</sup> See Poor, op. cit., p.65.



เข้าเรือได้ ถ้าการเดินทางของเรือช้าชอง หรือเกิดความล่าช้าซึ่งเจ้าของเรือทราบหรือควร จะทราบว่าเวลาสิ้นสุดของการรอเรือเพื่อบรรทุกสินค้า หรือวันบอกเลิกสัญญานั้นควรจะเป็น เมื่อใด และเวลาดังกล่าวนั้นได้สิ้นสุดลงแล้ว <sup>25</sup>

อย่างไรก็ตาม ในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานสมัยใหม่ เงื่อนไขการบอกเลิก สัญญาเช่าเรือมักจะมีข้อความที่คล้ายคลึงกัน เช่น

"Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) latest by noon on the ..., charterers have the option of cancelling this contract. Such option to be declared latest on notice of readiness being given." <sup>26</sup>

ตามเงื่อนไขนี้ ผู้เช่ายังไม่มีข้อผูกพันจนกว่าเรือจะมาถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้า และ เจ้าของเรือก็ไม่อาจบังคับให้ผู้เช่ายอมรับเรือล่วงหน้าก่อนเรือมาถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้าได้ กล่าวคือ ระหว่างเวลาดังกล่าวนั้นผู้เช่าอาจตัดสินใจที่จะรับหรือไม่รับเรือก็ได้ <sup>27</sup> ยิ่งกว่า นั้นยังมีสิทธิหาเช่าเรืออื่นได้เพราะตลาดการระวางชั้นลงอยู่เสมอ คือถ้าการระวางลดลง ผู้เช่าก็จะคอยจนถึงจังหวะสุดท้ายว่าจะบอกเลิกสัญญาได้ หรือต่อรองกับเจ้าของเรือใหม่ หรือ หาเช่าเรืออื่นที่คิดการระวางถูกกว่าแทน จนกว่าเรือที่เขานั้นมาถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้า ถ้า การระวางในท้องตลาดสูงขึ้น ผู้เช่าก็ย่อมต้องการที่จะใช้สัญญาเช่าเรือเดิมที่ตกลงกันไว้ ฝ่าย เจ้าของเรือก็เช่นเดียวกัน ถ้าเรือยังไม่มาถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้า ก็อาจจะต่อรองขอขึ้นค่า

<sup>25</sup> See Scandinavian Maritime Codes, section 126, first paragraph, and Ramberg, Cancellation ..., p. 36.

<sup>26</sup> ดูแบบพิมพ์ Hydrocharter, clause 18; สำหรับแบบพิมพ์ที่มีข้อความคล้าย คลึงกัน ได้แก่แบบพิมพ์ Welsh Coal Charter 1896, Cemenco, Baltcon, Centrocon, Austral, Synacomex, Baltimore Form C and Meditore.

<sup>27</sup> See Scrutton, op.cit., p.109; Poor, op.cit., p.63; and G. Marston, "The cancelling clause in charter parties", Journal of Business Law, 1969-70, pp. 198-203.

ระวางกับผู้เช่าได้ เว้นแต่เรือของตนจะไปได้ถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้าก่อนแล้วเท่านั้น ถ้าหากผู้เช่าบอกเลิกสัญญาในขณะที่เรือกำลังอยู่ในทะเลเพราะเหตุเรือมาเกินกำหนดเวลาดังกล่าว เจ้าของเรือย่อมต้องรับผิดชอบเสียหายในการดำเนินงานและค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอย่างอื่นในการนำเรือเข้าท่าเรือเอง นอกจากนี้อาจจะต้องให้เรือวิ่งตัวเปล่าเพื่อหาผู้เช่า หรือสินคารายใหม่ต่อไปด้วย

อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขการบอกเลิกสัญญานั้น บางครั้งเจ้าของเรือก็ต้องการให้ผู้เช่าแสดงความจำนงที่จะบอกเลิกสัญญาล่วงหน้าภายในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ก่อนที่เรือจะเดินทางไปถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้า เงื่อนไขดังกล่าวนี้มักมีระบุไว้ในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานสมัยใหม่ เช่น ระบุว่า ให้แจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมง ก่อนวันที่คาดว่าจะเรือจะเดินทางไปถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้า<sup>28</sup> หรือว่า ภายใน 36 ชั่วโมง (วันอาทิตย์และวันหยุดไม่นับ) หลังจากได้รับการแจ้งจากเจ้าของเรือ ส่วนวันที่เรือจะไปถึงท่าเรือที่บรรทุกสินค้านั้น ในทางปฏิบัติถือว่าต้องเป็นวันที่แน่นอนตามสมควร ("reasonable certainty") ที่เรือพร้อมจะบรรทุกสินค้าได้<sup>29</sup>

ในกรณีที่เรือเกิดล่าช้าขึ้น ผู้เช่าอาจได้รับความเสียหายได้ เพราะเงื่อนไขการบอกเลิกสัญญาไม่ได้ช่วยลดความเสียหายที่เกิดขึ้น เช่น ค่าฝากเก็บของในคลังสินค้าเพิ่มขึ้น หรือต้องเสียค่าธรรมเนียมท่าเรือเพิ่มขึ้นเมื่อไปหาเช่าเรือลำใหม่มาแทน เงื่อนไขดังกล่าวนี้

<sup>28</sup> See Gencon, clause 11 : "if demand (by the owner) at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading".

<sup>29</sup> See Scancon, clause 6 : "36 running hours (Sundays and holidays excepted) after receipt of owners' notice" สำหรับแบบพิมพ์อื่น ๆ ที่มีข้อความทำนองเดียวกันก็คือ Gasvoy, clause 6; Polcoalvoy, clause 25; Sovorecon, clause 27; Sovconround, clause 35 (a), และดูคำอธิบาย the BIMCO Cancellation clause 1970 (Codename: "Cancelcon"), BIMCO, Annual Report, 1970-1971, p.105.

ไม่ได้กำหนดให้เจ้าของเรือ (ในวันบอกละเมิดสัญญา หรือก่อนวันบอกละเมิดสัญญา) ต้องรับผิดชอบ และก็ไม่ได้อำนาจให้ผู้เช่ามีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพราะการละเมิดสัญญาได้<sup>30</sup> ในทำนองเดียวกัน ค่าใช้จ่ายเมื่อเรือต้องเสียเวลาระหว่างเดินทางมายังท่าเรือที่จะบรรทุกสินค้า และมีการบอกละเมิดสัญญาหรือละเมิดสัญญา ก็เป็นการยากที่จะหาเหตุผลมาสนับสนุนฝ่ายเจ้าของเรือให้เรียกร้องเอาจากผู้เช่าได้

กฎหมายของ กลุ่มสแกนดิเนเวียกำหนดเงื่อนไขว่า เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อความล่าช้าที่เกิดขึ้นเมื่อเจ้าของเรือเป็นฝ่ายละเลย หรือทำให้ล่าช้าขึ้นเอง กฎหมายเยอรมันและเนเธอร์แลนด์ก็ใช้หลักการเดียวกัน<sup>31</sup>

แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานบางแบบ กำหนดการแจ้งล่วงหน้าให้ผู้เช่าทราบถึงการล่าช้าของเรือ และมีหลักเกณฑ์ให้ยกเวลาบอกละเมิดสัญญาไว้ได้เล็กน้อย ทำให้ผู้เช่ามีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากความล่าช้าของเรือดังกล่าวได้ เช่น สัญญาที่กำหนดไว้ว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกสินค้าได้หลังจากแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือแล้วอย่างน้อย 5 วันทำงานปกติ หรือกำหนดว่าเมื่อเกิน 48 ชั่วโมงหลังจาก 07.00 น. ของวันที่แจ้งว่าเรือพร้อมที่จะบรรทุกสินค้า เจ้าของเรือจะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เช่าเป็นจำนวนเงินเท่านั้น เท่านั้น เว้นแต่ความล่าช้าที่เกิดจากเหตุสุดวิสัย จำนวนเงินดังกล่าวนี้อาจรวมถึงค่าใช้จ่ายในการว่างรถบรรทุกสินค้า หรือค่าเสียเวลาของเรือลำเลียงด้วย<sup>32</sup> ฉะนั้น การใช้แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐาน จึงควรพิจารณาถึงเงื่อนไขในแบบพิมพ์ควบคู่ไปกับกฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย

<sup>30</sup> ดูคดีในศาลอเมริกัน *Sanday v. U.S. Shipping Board Emergency Fleet Corp.*, A.M.C.542 (2nd Cir.1925), cited by Gilmore & Black op. cit., p. 178; and Capelle, op.cit., p. 196.

<sup>31</sup> See Scandinavian Maritime Codes, section 130; and Capelle, op. cit., p. 195.

<sup>32</sup> See Polcoalvoy, clause 2 (b), clause 9 (b), and see, also, Synacomex, clause 13 (a), (b).

### 4.3 เงื่อนไขเกี่ยวกับสินค้า

#### 4.3.1 รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้า (Cargo description)

สำหรับรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับสินค้านั้น มีประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณาหลายประการด้วยกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับเจ้าของเรือ เพราะในการขนส่งสินค้านั้น ปกติเจ้าของเรือต้องเป็นผู้รับผิดชอบ สำหรับสินค้าที่ขนส่งนั้น อาจเป็นสินค้าที่ผู้เช่าจัดหาบรรทุกลงเรือ หรือเจ้าของเรือจัดหาเองตามชนิดที่ระบุไว้ในสัญญาก็ได้ แต่ในกรณีหลังนี้มีไม่มากนัก การขนส่งสินค้านั้นปกติจะรวมถึงการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าซึ่งเจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายด้วย ฉะนั้น เจ้าของเรือจึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงโครงสร้าง สมรรถนะของเรือ และอุปกรณ์ประจำเรือว่าจะสามารถทำการขนส่ง หรือบรรทุกและขนถ่ายสินค้าตามสัญญาได้โดยปลอดภัย หรือไม่ทำให้สินค้าเสียหายโดยอย่างไรหรือไม่ สภาพหรือลักษณะตามธรรมชาติของสินค้าก็เป็นเรื่องสำคัญ เพราะมีผลโดยตรงต่อการค้ำคะเขาเรือ หรือการวางเรือด้วย กล่าวคือ ถ้าค้ำคะวางเรือตามน้ำหนัก ก็ต้องพิจารณาว่าสินค้านั้นมี stowage factor เท่าใด คือมีน้ำหนักมากหรือน้อย เพราะถ้าน้ำหนักเบาความจุย้อมมีมาก ทำให้ได้น้ำหนักน้อย การวางเรือก็ได้น้อย ตรงกันข้าม ถ้าเป็นสินค้าน้ำหนักความจุย้อมน้อย น้ำหนักมาก การวางเรือก็ได้น้ำหนักมาก อนึ่ง สภาพหรือลักษณะตามธรรมชาติของสินค้าก็เกี่ยวข้องกับความยากง่ายในการบรรทุกขนถ่ายด้วย นอกจากนี้ยังเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดระวางเรือหรือการล้างถังน้ำมัน หรือถังซึ่งบรรจุสินค้าที่เป็นของเหลวอย่างอื่นด้วย<sup>33</sup> ฯลฯ

รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้านั้น ในทางปฏิบัติที่ระบุไว้นั้นแตกต่างกันแล้วแต่ชนิดหรือประเภทของสินค้า สินค้าบางชนิดอาจระบุไว้เพียงกว้าง ๆ เพราะทั้งสองฝ่ายทราบกันดีอยู่แล้ว เช่น แรฟลูออไรท์ แร่เหล็ก เศษเหล็ก ถ่านหิน ไม้สัก หรือ สินค้าทั่วไปซึ่งไม่ต้องห้ามต้องกำกวมตามกฎหมาย (lawful general mercandize) เป็นต้น สำหรับสินค้าอันตรายควรระบุไว้โดยละเอียดและระมัดระวังเป็นพิเศษ ปัจจุบันแบ่งออกเป็น 9 ประเภท แต่ละประเภทก็มีรายละเอียดแตกต่างกันไป<sup>34</sup> สินค้าบางอย่างอาจมีปัญหาเกี่ยวกับการเก็บ

<sup>33</sup> See Falkanger, Konsekutiv reiser ..., p.71.

<sup>34</sup> See IMCO Dangerous Goods Codes.

รักษาขณะขนส่งในทะเล เช่น ไม่แปรปรวนซึ่งอาจเก็บไว้ในระวางหรือบนคาค้ำเรือก็ได้ แต่บางครั้งก็ยุ่งยากเนื่องจาก อาจเป็นไม้ที่ตากแห้งแล้ว หรือแห้งบ้างไม่แห้งบ้าง คือยังมีความชื้นอยู่ หรือเป็นไม้เนื้ออ่อน ไม้เนื้อแข็ง หรือเป็นไม้แผ่นหนาแผ่นบาง หรือสั้นยาวไม่เท่ากัน ฯลฯ จึงควรระมัดระวังการกำหนดรายละเอียดในสัญญาเช่าเรือด้วย 35

อนึ่ง เกี่ยวกับฝ่ายผู้เช่านั้น ผู้เช่าควรจะได้ระมัดระวังในการนำสินค้าบรรทุกลงเรือให้เป็นไปตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือด้วย เพราะถ้าปรากฏว่าสินค้ามิได้เป็นไปตามสัญญาแล้ว ย่อมจะบังคับให้เจ้าของเรือขนส่งสินค้าดังกล่าวไปไม่ได้ และจะเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นเพราะเหตุนำสินค้าผิดรายการมาบรรทุกลงเรือก็ไม่ได้ด้วย 36

#### 4.3.2 จำนวนสินค้าที่บรรทุกลงเรือ (Cargo quantity)

จำนวนสินค้าที่บรรทุกลงเรือ อาจกำหนดได้หลายวิธี ในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐาน ส่วนมากมักจะระบุถึงจำนวนสินค้าที่จะบรรทุกลงเรือไว้ว่า "a full and complete cargo (of ...)" ซึ่งบางครั้งก็เพิ่มข้อความว่า "... which the charterers bind themselves to ship" หรือข้อความที่มีความหมายคล้ายคลึงกันลงไปด้วย 37 นอกจากนี้ก็อาจกำหนดถึงจำนวนมากที่สุดหรือน้อยที่สุดของสินค้าที่จะบรรทุกลงเรือในสัญญาเช่าเรือด้วยก็ได้ เช่น ระบุว่า "not exceeding ... tons, nor less than ... tons" 38 อย่างไรก็ตาม แบบพิมพ์มาตรฐานสมัยใหม่มีกระบวนจำนวนสินค้าลงไปว่าเป็นจำนวนที่ตัน กิโลกรัม หรือใช้มาตรฐานอย่างใดอย่างหนึ่ง และโดยทั่วไปก็มักกำหนดการเผื่อเหลือเผื่อขาดไว้เป็นจำนวนเท่านั้นเท่านี้เปอร์เซ็นต์ด้วย 39

35 See Nubaltwood, clause 1.

36 See Scrutton, op.cit., p.133; Jantzen, op.cit., p. 295; and Falkanyer Konsekutive reiser..., p. 72.

37 See Cemenco, Scancon, Centrocon and Austral.

38 See Baltcon, Welsh Coal Charter 1896 and Scancon.

39 See Scancon, clause 1; Nuvoy, clause 5; Gasvoy, box 26 in box layout; Sovcoal, Box 29; Polcoalvoy, box 18; Sovorecon, box 21; Murmapatit, box 20; Sovconround, box 23; Nubaltwood, clause 1; and Nanyozai, clause 1.

ในทางวิชาการ การบรรทุกและขนถ่ายสินค้าใช้คำง่าย ๆ ว่า "full and down" หมายถึง การบรรทุกสินค้าเป็นจำนวนความจุหรือน้ำหนักเต็มที่แล้วแล้วแต่อย่างไรจะได้อะไรประโยชน์มากที่สุดเมื่อคิดเป็นค่าระวางเรือ แต่สำหรับในทางการเช่าเรือทั่ว ๆ ไปจะหมายถึง น้ำหนักที่เรือสามารถบรรทุกได้จริง ๆ ซึ่งเรียกว่า "deadweight tonnage" ดังกล่าวมาแล้ว

ข้อความที่ว่า "a full and complete cargo" อาจเป็นปัญหาได้ เพราะผู้เช่ามักพยายามบรรทุกสินค้าลงเรือให้เต็มตามที่ตามน้ำหนักหรือความจุที่เรือสามารถรับได้โดยปลอดภัย<sup>40</sup> ซึ่งบางครั้งก็บรรทุกจนเกินกว่าจำนวนที่ระบุเอาไว้ในสัญญาเช่าเรือ เช่น คดีในศาลอังกฤษคดีหนึ่ง ศาลวินิจฉัยว่า ผู้เช่ามีสิทธิบรรทุกสินค้าลงเรือได้เต็มที่ ซึ่งอาจเกินกว่าความสามารถในการบรรทุกของเรือตามที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือก็ได้<sup>41</sup> อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันมักกำหนดจำนวนมาก หรือน้อยที่สุดของสินค้าที่จะบรรทุกลงเรือไว้ด้วย ฉะนั้นในทางปฏิบัติแล้ว ผู้เช่าจะสามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ แต่ก็ต้องไม่บรรทุกเกินกว่าจำนวนสูงสุดที่ระบุไว้ในทำนองเดียวกัน จำนวนน้อยที่สุดที่ระบุไว้ก็เป็นหลักประกันแก่ผู้เช่าที่เจ้าของเรือรับรองว่าเรือสามารถจะบรรทุกสินค้าได้ตามจำนวนไม่น้อยกว่าที่ระบุไว้ ส่วนกรณีที่ระบุจำนวนสินค้าไว้แน่นอนว่าเป็นจำนวนที่ตัน หรือใช้มาตรฐานอื่นใดนั้น ถือเป็นหน้าที่ของผู้เช่าที่จะต้องบรรทุกสินค้าให้ได้ตามจำนวนดังกล่าวด้วย<sup>42</sup>

ในกรณีที่ผู้เช่าไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้ตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญา ผู้เช่ามีเพียงแต่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเท่านั้น แต่ยังคงรับผิดชอบต่อผลหรือความยุ่งยากที่อาจมีติดตามมาด้วย กล่าวคือ ตามปกติแล้ว การคิดค่าเช่าเรือจะไม่

<sup>40</sup> See Scrutton, op.cit., p.142; and Puchta, op.cit., p.53.

<sup>41</sup> See Heathfield S.S. Co. v. Rodenacher (1896) 2 Com Cas.

55 (C.A.) : ซึ่งสัญญาเช่าเรือระบุว่าทางเรือรับรองให้บรรทุกสินค้าได้เป็นน้ำหนัก 2,600 ตัน แต่ผู้เช่าสามารถบรรทุกของเต็มที่ได้ 2,950 ตัน ศาลวินิจฉัยว่าผู้เช่าเรือมีสิทธิบรรทุกของได้ 2,950 ตัน ตามเงื่อนไข a full and complete cargo แต่ค่าระวางเรือก็ต้องเสียตามจำนวน 2,950 ตัน มิใช่ 2,600 ตัน (Scrutton, op.cit., pp. 143, 145).

<sup>42</sup> See Scrutton, op.cit., p. 143.

คิดตัวเลขยอดรวมหรือเหมาการะวางเรือกันเลย แต่คิดตามจำนวนที่ขนส่งไปจริง ๆ เมื่อผู้เช่าบรรทุกสินค้าได้น้อยลงกว่าจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญา การะวางเรือที่เจ้าของเรือจะไคร้รับก็ย่อมลดลงด้วย กรณีเช่นนี้เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย หรือการะวางเรือส่วนที่ขาดจากผู้เช่า เพราะเหตุผู้เช่าละเมิดสัญญาได้ สำหรับการะวางเรือส่วนที่ขาดหรือที่ไม่ได้บรรทุกสินค้านั้นเรียกว่า "deadfreight" <sup>43</sup> ยิ่งกว่านั้นในกรณีที่ผู้เช่าบรรทุกสินค้าไม่ครบจำนวน เจ้าของเรืออาจต้องเสียค่าใช้จ่ายสำหรับอับเฉาถวงเรือชดเชยกับจำนวนสินค้าที่ขาดไป หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับกรณีนี้ เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวจากผู้เช่าได้อีกด้วย นอกจากนี้กรณีที่มีภัยพิบัติทางทะเล กฎหมายบางประเทศก็กำหนดให้ต้องแบ่งส่วนกันรับผิดชอบ กล่าวคือ ผู้เช่าต้องยอมรับผลแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นส่วนหนึ่งด้วย <sup>44</sup>

ปัญหาเกี่ยวกับกรณีที่เรือไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มตามที่ตามจำนวนที่ระบุไว้ มักเนื่องมาจากสินค้ามี stowage factor สูง กล่าวคือ แม้จะบรรทุกจนเต็มระวางเรือแล้วก็ตาม ก็ยังได้จำนวนบรรทุกเป็นน้ำหนักไม่ถึงเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือ กรณีเช่นนี้ เป็นปัญหาเกี่ยวกับ deadfreight อยู่เสมอ และบางครั้งก็เป็นการยากที่จะวินิจฉัยให้ผู้เช่าต้องรับผิดชอบ deadfreight ในเมื่อเจ้าของเรือทราบค่า stowage factor ของสินค้าแล้ว ย่อมจะคิดคำนวณปริมาณหรือจำนวนสินค้าที่จะบรรทุกลงระวางในเรือของตนได้ ปัญหาของกรณีเช่นนี้ มักเป็นสินค้าที่บรรจุหีบห่อซึ่งบางครั้งอาจมีที่ว่างในหีบห่อมาก ทำให้เสียปริมาตรหรือความจุของระวางเรือ ฉะนั้น คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจึงควรระมัดระวังเรื่องนี้ด้วย

<sup>43</sup> For English and American law, see Scrutton, op.cit., p.390, and Gilmore & Black, op.cit., p.190; for German law, HGB, section 578, and Schaps & Abraham, op.cit., pp.373-374; for French law, Décret of 31 December 1966, article 8; and for Scandinavian law, Scandinavian Maritime Codes, Section 132, and Jantzen, op.cit., p.302.

<sup>44</sup> For German law, see HGB, section 578; and for Scandinavian law, Scandinavian Maritime Codes, section 132; Capelle, op.cit., p.285, note 9.

ในกรณีที่ผู้เช่าไม่ชำระค่าระวางเรือรวมทั้งค่าเสียหายอย่างอื่นที่เจ้าของเรือเรียกร้องได้ เช่น ค่าเรือเสียเวลา ค่าระวางเรือที่ว่างซึ่งไม่ชำระทุกสินค้า เป็นต้น เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อเป็นประกันการชำระเงิנדังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มิได้ชำระทุกสินค้าเต็มที สิทธิยึดหน่วงสินค้าของเจ้าของเรือดังกล่าวยอมลดลงไปด้วย ปัญหาที่มีว่า เจ้าของเรือจะเรียกร้องเอาหลักประกันเพิ่มเติมได้อีกหรือไม่ กฎหมายเยอรมันกำหนดให้เจ้าของเรือสามารถเรียกหลักประกันเพิ่มเติมได้จนถึง "full freight" หรือจำนวนค่าระวางทั้งหมด<sup>45</sup> ส่วนกฎหมายของประเทศอื่นไม่ชัดเจนนัก เช่น กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย กำหนดว่า เจ้าของเรืออาจบอกเลิกการเรียกร้องให้ชดเชยค่าระวางเรือที่ไม่ได้ชำระทุกสินค้าก็ได้ เมื่อการชำระทุกสินค้าเสร็จสิ้นแล้ว ผู้เช่าก็ยังไม่ได้ชำระหรือให้ประกันเงินค่าระวางเรือ<sup>46</sup>

ในกรณีที่ผู้เช่าไม่ได้ชำระทุกสินค้าลงเรือเลย เจ้าของเรือก็มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่เป็นค่าระวางเรือและอย่างอื่นได้เต็มที เงื่อนไขดังกล่าวนี้ มีกำหนดไว้ในกฎหมายอังกฤษ ฝรั่งเศส และกลุ่มสแกนดิเนเวีย<sup>47</sup> แต่ในกฎหมายเยอรมันมีข้อยกเว้นกรณีที่ไม่มีสินค้าบรรจุลงเรือว่า เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้เพียงครึ่งเดียวของจำนวนค่าระวางเรือตามสัญญาเท่านั้น (คำในภาษาเยอรมันชื่อว่า "faufracht" ซึ่งคำว่า fauf แปลว่า การฉีกพลาด และ fracht แปลว่า ค่าระวางเรือ<sup>48</sup>)

<sup>45</sup> HGB, section 578; and Schaps & Abraham, op.cit., p.374.

<sup>46</sup> Scandinavian Maritime Codes, section 132; and Jantzen, op.cit., p. 306.

<sup>47</sup> For English law, see, Scrutton, op. cit., pp. 132, 134 and 384, and Carver, op.cit., paras. 625-632 and 1440; for French law, Décret of 31 December 1966, articles 8 and 13, and for Scandinavian law, Scandinavian Maritime Codes, section 131.

<sup>48</sup> HGB, section 585.



อนึ่ง ในกรณีที่ผู้เช่าปฏิเสธไม่ยอมบรรทุกสินค้าลงเรือก่อนหมดกำหนดเวลาที่ยอมให้บรรทุกสินค้า เจ้าของเรือต้องรอให้หมดกำหนดเวลานั้นเสียก่อนจึงจะดำเนินการคดีต่อผู้เช่าได้ การปฏิเสธของผู้เช่าดังกล่าวอาจจะเป็นค้ำววาจา หรือการบอกเลิกสัญญาโดยตรง หรือการกระทำอย่างอื่นที่แสดงถึงการปฏิเสธโดยปริยาย อย่างใดอย่างหนึ่งก็ได้แล้วแต่กรณี 49

#### 4.4 เงื่อนไขเกี่ยวกับท่าเรือ

##### 4.4.1 ท่าเรือที่บรรทุกสินค้าและท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า (Loading and discharging ports)

ตามปกติ ในสัญญาเช่าเรือเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือมักจะใช้ข้อความเช่น "... the said vessel shall proceed to ... (loading port) or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there load ... and being so loaded the vessel shall proceed to ... (discharging port) or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo" หรือข้อความอย่างอื่นที่มีความหมายในทำนองเดียวกัน ท่าเรือที่บรรทุกสินค้าและท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้านั้นอาจกำหนดได้หลายอย่าง กล่าวคือ อาจระบุชื่อท่าเรือดังกล่าวไว้ในสัญญาเช่าเรือ หรืออาจให้ผู้เช่าเลือกระบุชื่อท่าเรือที่จะบรรทุกและ/หรือขนถ่ายสินค้าท่าใดท่าหนึ่ง หรือหลายท่าก็ได้ คำว่า Safe Ports นั้นในทางกฎหมายหมายถึงท่าเรือที่ตั้งอยู่ตามภูมิภาคต่าง ๆ ในเขตใดเขตหนึ่ง เช่น "U.S. Gulf" หรือ "West Coast of India" ซึ่งส่วนมากในสัญญาเช่าเรือจะระบุชื่อท่าเรือที่บรรทุกสินค้าไว้แน่นอนจะเป็นท่าใดท่าหนึ่งหรือหลายท่าก็ตาม โดยผู้เช่าจะเป็นฝ่ายเลือกท่าเรือดังกล่าวนั้นมีให้เจ้าของเรือเลือก ทั้งนี้เพราะเกี่ยวกับการออกใบตราส่ง 50 อนึ่ง เนื่องจากในท่าเรือขนาดใหญ่ และขนาดกลาง จะมีท่าเทียบเรือ (berth)

49 See Scrutton, op.cit., p.139; HGB, section 585; Capelle, op.cit., p.368; and Scandinavian Maritime Codes, section 131.

50 See Gencon, clause 1.

อยู่เป็นจำนวนมาก (อาจเป็นจำนวนสิบหรือร้อย ๆ แห่งใด) ฉะนั้น บางครั้งในสัญญาเช่าเรือจึงระบุท่าเทียบเรือ (berth) ของท่าเรือที่บรรทุกสินค้ากับท่าเทียบเรือ (berth) ของท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าเอาไว้เป็นการบังคับว่าเรือต้องไปเทียบท่าคอนโคของท่าเรือนั้นด้วย

ข้อความที่ใช้คำว่า "near" เช่น "or so near thereto as she may safely get and lie always afloat" นั้น ก็เพื่อให้สิทธิแก่เจ้าของเรือที่จะปฏิเสธไม่ให้เรือของตนแล่นเลยเขตที่ปลอดภัย หรือในกรณีจำเป็นก็ให้สิทธิที่จะใช้ที่หมายปลายทางอื่นทดแทนใดด้วย อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขนี้ทำให้เจ้าของเรือในเบื้องต้นต้องพยายามนำเรือไปยังสถานที่ที่ตกลงกันไว้ก่อน<sup>51</sup> ซึ่งบางครั้งก็มีปัญหาเกี่ยวกับเขตน้ำที่มีเหตุการณ์ไม่เรียบร้อยเป็นอุปสรรคต่อการนำเรือไปโดยปลอดภัย คำว่า "near" คอนข้างจะมีความหมายกว้างขวางคล้ายกับคำภาษาไทยที่ว่า ใกล้ชิด ใกล้เคียง ซึ่งถ้าคิดเป็นระยะทาง คนในกรุงอาจหมายความว่าเพียงไม่กี่ร้อยเมตร แต่คนบ้านนอกอาจหมายถึงหลาย ๆ กิโลเมตร สำหรับกรณีเรือที่เดินในทะเลอาจหมายถึงระยะทางที่ไกลหลายร้อยไมล์ทะเลได้ ฉะนั้น การตีความจึงควรระมัดระวังอุปสรรคที่ขัดขวางการดำเนินงานของเรือ หรือความไม่สะดวกนานาประการประกอบการพิจารณาด้วย เช่น ท่าเรือมีเรือล้นท่า มีน้ำแข็งในประเทศหนาว มีข้อจำกัดของท่าเรือเกี่ยวกับร่องน้ำ อัตรากินน้ำลึกของเรือส่วนยาว กว้าง ลึกและส่วนสูงเสากระโดงเรือ หรือเนื่องจากความหวาดกลัวข้าศึกยึดเรือ หรือการบรรทุกขนถ่ายสินค้ากระทำไม่ได้ เนื่องจากการนัดหยุดงาน หรือจากเหตุอื่น ๆ เช่น เกี่ยวกับสภาวะการณ์ทางการเมือง หรือสถานะสงคราม หรือข้อห้ามจากรัฐบาล ฯลฯ ซึ่งควรจะได้พิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป<sup>52</sup>

ฝ่ายเจ้าของเรือมักจะคำนึงถึงอุปสรรคของท่าเรือปลายทางที่ตนไม่คอยคุ้นเคยกับสภาพท้องถิ่นนั้น ฉะนั้น บางครั้งจึงมีการระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือเกี่ยวกับท่าเรือซึ่งเป็นที่หมายปลายทางว่า well-known international port ซึ่งข้อความดังกล่าวนี้อาจทำให้เข้าใจผิดได้ เพราะในทางปฏิบัตินอกจากจะไม่เกิดความหมายอย่างใดขึ้นแล้วยังอาจทำให้

<sup>51</sup> See Ramberg, Cancellation ..., p.40; and E.Selvig, "The freight risk", Arkiv for Sjørett (Oslo), 1965/1966, vol. 7, p. 339.

<sup>52</sup> See H.Tiberg, The Law of Demurrage (London, Stevens & Sons, 1971), p. 270.

ตีความผิดไปควย จึงควรระบุไว้ให้ชัดเจนว่าเป็นท่าเรือกรุงเทพฯ อองกง แสมเบอร์ก ลอนดอน ฯลฯ ซึ่งคนทั่วไปยอมเข้าใจกันคืออยู่แล้วจะเป็นการศึกษา 53

ยังมีปัญหาเกี่ยวกับเรือซึ่งไปถึงจุดหมายปลายทาง ("arrived ship") อาจใช้เวลามากกว่าที่ตกลงกันไว้ เพราะเรืออาจต้องหยุด ณ ที่ใดที่หนึ่งก่อนถึงท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า หรืออาจต้องขนถ่ายสินค้าลงเรือลำเดียวทำให้เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ฯลฯ ซึ่งสภาพการดังกล่าวนี้เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายตามสัญญาเช่าเรือควย จึงเป็นปัญหาว่าเวลาที่เสียไปนี้จะคิดเป็นเวลาที่ยอมให้เขาไม่ต้องเสียค่าเช่าเรือ หรือว่าคิดเป็นเวลาที่เรือเสียเวลาและต้องเสียค่าเช่าเรืออย่างใดหรือไม่ ฉะนั้น คำว่าเรือไปถึงท่าเรือแล้ว จึงอาจเกี่ยวข้องกับการตีความเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือข้อนี้ควย 54

การตีความคำว่า "near" นี้มีปัญหามากเนื่องจากมีความหมายกว้างขวางจึงพยายามจะตีความกันให้แคบลง แต่ก็ยังไม่มีมติเห็นหรือกำหนดให้ชัดเจนลงไป คืออาจมีการยืดหยุ่นหรือไม่มีความแน่นอนนั่นเอง 55 ปัญหาสำคัญเกี่ยวกับเรื่องนี้ก็คือ อุปสรรคที่เกิดขึ้นและเจ้าของเรือสามารถจะอ้างได้ว่าทำให้เรือต้องเดินทางไปยังที่หมายอื่นนั้นมีลักษณะที่สำคัญประการใด ซึ่งจะได้อธิบายต่อไป

#### 4.4.2 ลักษณะของอุปสรรคต่าง ๆ (Nature of hindrances)

ปัญหาแรกเกี่ยวกับอุปสรรคต่าง ๆ ก็คือ กรณีที่เจ้าของเรือทราบหรือควรจะได้คาดหมายว่ามีอุปสรรคดังกล่าว เจ้าของเรือควรจะได้ป้องกันอุปสรรคดังกล่าวนี้ประการใด ปกติสัญญาเช่าเรือก็หาได้ระบุไว้โดยชัดเจนแต่อย่างใดไม่ แต่โดยทั่วไป ท่าเรือ ท่าเทียบเรือ หรือสถานที่ซึ่งระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือยอมจะช่วยให้เจ้าของเรือพิจารณาถึงอุปสรรคหรือความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นผลโดยตรงต่อความรับผิดชอบของตน ก่อนที่จะตกลงใจ

53 See R. Rodiere, Traite général de droit maritime (Paris, Librairie Dalloz, 1967), vol. I, p.237; and Jantzen, op.cit., p.95.

54 See Ramberg, Cancellation..., p.40.

55 See Tiberg, op.cit., p.270; Selvig, op.cit., p.339, and Ramberg, Cancellation ..., p.42.

ส่งเรือออกไปได้ตามสมควร ฉะนั้น ในกรณีเช่นนี้เจ้าของเรือจะอ้าง "near" clause หรืออ้างว่ามีอุปสรรคทำให้ไม่สามารถนำเรือไปยังจุดหมายปลายทางตามสัญญาไม่ได้<sup>56</sup> ในกฎหมายอังกฤษดูเหมือนว่าจะตีความเช่นเดียวกับที่กล่าวมานี้ เช่น คดีระหว่าง Schilizzi โจทก์ กับ Derry จำเลย ค.ศ. 1855 เรือเดินทางไปถึงปากน้ำคานูบ (เดือนพฤศจิกายน) ปรากฏว่าน้ำลึกไม่พอให้เรือผ่านสันคอนได้ เรือต้องจอดคอย ศาลวินิจฉัยว่า "น้ำในแม่น้ำคานูบ จะสูงขึ้นตอนระยะต้นปี ลักษณะเช่นนี้เป็นเหตุการณ์ที่ทราบกันดีในหมู่นักเดินเรือในแม่น้ำคานูบ"<sup>57</sup>

คดีระหว่าง Parker โจทก์ กับ Winlow จำเลย ค.ศ. 1857 เรือเดินทางไปถึงท่าเรือซึ่งมีน้ำขึ้นและลง เรือไปถึงในเวลาหน้าน้ำตาย ต้องจอดคอยจนกว่าน้ำจะเกิด ศาลวินิจฉัยว่า "ลักษณะเช่นนี้ถือเป็นเรื่องธรรมดาของการเดินเรือตามปกติ"<sup>58</sup>

คดีระหว่าง Hillstrom โจทก์ กับ Gibson จำเลย ค.ศ. 1870 ศาลวินิจฉัยว่า "เมื่อนายเรือได้รับคำสั่งให้นำเรือไปกลาสโกว์ ซึ่งเป็นท่าเรือขนถ่ายสินค้า นายเรือทราบว่าจะเรือของตนกินน้ำลึกเวลาบรรทุกสินค้าเต็มที่เท่าไร และทราบว่าจะน้ำในท่าเรือกลาสโกว์ลึกเท่าไร ก็จะต้องเดินทางไปกลาสโกว์และส่งมอบสินค้าเท่าที่จะทำได้ด้วยความปลอดภัย"<sup>59</sup>

คดีระหว่าง Metcalfe โจทก์ กับ Britannia Ironworks จำเลย ค.ศ. 1877 ศาลวินิจฉัยว่า "อุปสรรคในการเดินเรือซึ่งเกิดขึ้นมาชั่วขณะหนึ่งเนื่องจากทะเลเป็นน้ำแข็งนั้น เป็นเหตุการณ์ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในการปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ"<sup>60</sup>

<sup>56</sup> See Ramberg, Cancellation ..., pp.331, 334.

<sup>57</sup> Schilizzi v. Derry (1855) 4E. & B.873 (Scrutton, op.cit., p. 116).

<sup>58</sup> Parker v. Winlow (1857) 7E. & B.942 (Scrutton, op. cit., p. 116).

<sup>59</sup> Hillstrom v. Gibson (1870) 8 Sess. Cas. (3rd)263 (G.Marston, "The 'near' clause in charter parties", Journal of Business Law, London, 1966, pp. 42-43).

<sup>60</sup> Metcalfe v. Britannia Ironworks (1877) 1 Q.B.D. 613 (Carver, op. cit., para. 989).

คดีระหว่าง The Athamas (Owners) โจทก์ กับ Dig Vijay Cement Co. Ltd. จำเลย ค.ศ. 1963, ศาลวินิจฉัยว่า "ประกาศของเจ้านักงานนำร่องเกี่ยวกับความเร็วค่าสุดที่เรือต้องให้ทำให้เป็นอุปสรรคซึ่งเรือไปถึงที่หมายปลายทางตามกำหนดไม่ได้ เป็นกรคาดหมายไม่ได้ว่ามีอุปสรรคดังกล่าวและยากที่จะทราบล่วงหน้าจนกว่าเจ้านักงานนำร่องจะประกาศ" 61

สำหรับกฎหมายเยอรมันก็ตีความเช่นเดียวกับกฎหมายอังกฤษ 62 ส่วนกฎหมายฝรั่งเศสเกี่ยวกับเงื่อนไขดังกล่าวนี้ไม่ค่อยชัดเจนนัก 63 ในกฎหมายของกลุ่มสแกนดิเนเวียก็คล้าย ๆ กันของฝรั่งเศส เช่นเกี่ยวกับอัตรากินน้ำลึกของเรือ ศาลนอร์เวย์และเดนมาร์กวินิจฉัยว่าก่อนที่เจ้าของเรือจะยอมรับเงื่อนไขท่าเรือที่ชง่ายสินค้า ตนจะต้องแน่ใจว่าท่าเรือนั้นเหมาะสมกับเรือของตนแล้ว ส่วนศาลสวีเดนกลับยกเว้นความรับผิดชอบให้แก่เจ้าของเรือคือไม่ต้องไปตรวจสอบว่าเรือที่นำท่าเรือปลายทางจะมีความเหมาะสมกับอัตรากินน้ำลึกของเรือหรือไม่ 64

นักกฎหมายบางคนเสนอแนะว่า ถ้าใช้คำว่า "by unforeseeable hindrance" หรืออุปสรรคซึ่งไม่สามารถจะมองเห็นได้เติมลงไปใน "near" clause ของสัญญาที่จะทำให้มีผลบังคับขึ้น ซึ่งศาลของกลุ่มสแกนดิเนเวียก็เห็นชอบด้วย 65 แต่ปัญหาก็ยังมีอีก กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้เช่ามีสิทธิสั่งให้เรือไปยังเขตใดเขตหนึ่ง แม้จะได้ระบุชื่อท่าเรือดังกล่าวไว้ใน "near" clause ของสัญญาเช่าเรือด้วยก็ตาม เจ้าของเรือจะต้องยอมรับเงื่อนไข

61 The Athamas (Owners) v. Dig Vijay Cement Co. Ltd. (1963) 1 Lloyd's Rep. 287 (Marston, "The 'near' clause...", p. 49).

62 See Capelle, op. cit., p.173, and Tiberg, op.cit., p.273.

63 See Rodière, op. cit., p.238; J. Warot, Droit maritime français (Paris, 1960), p.325; and Tiberg, op.cit., p.273.

64 See Jantzen, op.cit., p.95; and Tiberg, op.cit., pp.271 273.

65 L. Hagberg, Scanconcertepartiet, tillblivelse och innehåll (Gothenburg, School of Economics and Business Administration publications, No. 1, 1958), p. 25.

ท่าเรือที่ระบุไว้ด้วยหรือไม่ นักกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียให้ความเห็นว่า ไม่ผูกพันเจ้าของเรือ 66 ด้วยเหตุนี้การวินิจฉัยปัญหาตามเงื่อนไขนี้จึงควรจะได้ศึกษากฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้องให้เข้าใจหลักเกณฑ์และการตีความของกฎหมายประเทศนั้น ๆ เสียก่อนจะเป็นการปลอดภัยกว่า

เงื่อนไขเกี่ยวกับอุปสรรคดังกล่าวนี้ ยังมีปัญหาเกี่ยวเนื่องกับช่วงระยะเวลาต่าง ๆ อีก เช่น เวลาที่เรือเข้าท่าหรือไปเทียบท่า เรืออาจต้องเสียเวลาคอยเข้าท่าหรือรอเทียบท่าช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งช่วงระยะเวลาดังกล่าวนี้ ก็ยากต่อการกำหนดให้แน่นอนลงไปว่าควรจะเป็นกี่ชั่วโมงหรือกี่วัน 67 ตามปกติเวลาที่เรือจะต้องคอยเข้าท่าหรือรอเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้านั้น ต้องอาศัยเหตุผลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เป็นเหตุให้เรือต้องเสียเวลาดังกล่าวมาประกอบ ซึ่งมักจะมีลักษณะแตกต่างกันไปแล้วแต่กรณี เช่น ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่า ท่าเรือที่มีน้ำขึ้นลงได้ตามธรรมชาติ อาจทำให้เรือเสียเวลาถึง 2 เดือนก็ได้ และระหว่างฤดูหนาว หรือเขตที่ทะเลเป็นน้ำแข็ง เรืออาจจะเสียเวลาเกิน 3 เดือนก็ได้ เหตุดังกล่าวนี้เจ้าของเรือจะนำมาเป็นข้ออ้างมิได้ เช่น คดีระหว่าง Schilizzi โจทก์ กับ Derry จำเลย คดีระหว่าง Parker โจทก์ กับ Winlow จำเลย และคดีระหว่าง Metcalfe โจทก์ กับ Britannia Ironworks จำเลย ที่ได้กล่าวมาแล้ว 68 นอกจากนี้ปัญหาเรือล้นท่า ก็อาจทำให้เรือที่จะเข้าท่าเรือเสียเวลาได้น้อย 5 สัปดาห์ ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบเช่นเดียวกัน เช่น คดีระหว่าง Dahl โจทก์ กับ Nelson จำเลย ค.ศ. 1881 69

66 See Jantzen, op. cit., p.100.

67 See Ramberg, Cancellation ..., p. 335; and Tiberg, op. cit., pp. 282-285.

68 See Ramberg, Can-cellation ..., p. 335; Scrutton, op. cit., p. 115; Carver, op.cit., para.989; Jantzen, op. cit., p.99; and Tiberg, op. cit., p. 284.

69 See Dahl v. Nelson (1881) 6 App. Cas. 38.

มีคดี ๆ หนึ่ง ในเยอรมันปี ค.ศ. 1919 นานน้ำซึ่ง เป็นเส้นทางเดินเรือเป็นน้ำแข็ง หนาวหิมเรือเข้าหาเรือไม่ได้โดยไม่มีกำหนด ศาลวินิจฉัยว่าจะใช้เงื่อนไข "near" clause บังคับไม่ได้ ก็จะบังคับให้เจ้าของเรือชดใช้ค่าเสียหายไม่ได้ แต่ในปัจจุบัน การคอยระยะสั้น ๆ เนื่องจากเรือล่นหาอาจเกิดขึ้นได้บาง ส่วนการคอยนาน ๆ และอุปสรรคในเรื่องน้ำทะเลเป็น น้ำแข็งไม่คอยจะมีแล้ว เพราะมีการศึกษาคอประสานงานและเตรียมการกันไว้เป็นอย่างดี รวมทั้งมีเครื่องมือที่ทันสมัยในการแก้ไขอุปสรรคดังกล่าวได้เป็นอย่างดีด้วย<sup>70</sup>

นักกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียมีข้อเสนอแนะว่า ถ้าไม่เกิดความล่าช้าหลาย ๆ วัน เจ้าของเรือควรเป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบ<sup>71</sup> และศาลฝรั่งเศสก็ยังถือว่า เจ้าของเรือควร จะรับผิดชอบด้วย เมื่อไม่นานมานี้มีคดี ๆ หนึ่งซึ่งศาลฝรั่งเศสวินิจฉัยว่า ไม่จำเป็นต้องให้เรือมีเวลา ยกเว้นอย่างใดอย่างหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันก็ต่างกับสมัยก่อน คือความล่าช้ามี เพียงระยะสั้น ๆ เช่น 3 วัน เป็นต้น เจ้าของเรือจึงควรจะต้องรับผิดชอบ<sup>72</sup>

#### 4.4.3 ที่หมายปลายทางทดแทน (Substituted Destination)

การตกลงกันให้เรือไปขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งแล้วมีเหตุจำเป็นเรือ ไปไม่ได้ ก็ควรกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมให้โชท่าเรือหรือสถานที่แห่งอื่นทดแทนได้ ผู้เข้านั้น ยอมต่อการไปขนถ่ายสินค้า ณ ที่ซึ่งใกล้เคียงกับท่าเรือที่ตนต้องการมากที่สุด เพื่อให้เสียเวลา และค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าไปยังที่หมายเดิมน้อยที่สุด ส่วนฝ่ายเจ้าของเรือก็มีทัศนะไม่ ตรงกับผู้เช่า กล่าวคือ อยากจะได้อำนาจเรือที่มีอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าที่อำนวยความสะดวกให้ และมีตัวแทนที่สามารถทำหน้าที่แทนตนได้ รวมทั้งมีเครื่องมือสื่อสารที่สะดวกรวดเร็วต่อการ ติดต่อให้เขาเรือรายใหม่ หรือรายต่อ ๆ ไปด้วย แต่ความยุ่งยากก็คือ การหาท่าเรือหรือ

<sup>70</sup> See Tiberg, op.cit., p. 283, note 5.

<sup>71</sup> See Jantzen, op.cit., p. 99.

<sup>72</sup> See Tiberg, op.cit., p.284.

สถานที่ที่ทดแทนให้เจ้าของเรือนำเรือไปไคนั้น อาจเป็นท่าเรือขนาดเล็กซึ่งมีเครื่องมือขนถ่ายสินค้าโคซาและไม่เพียงพอ ทำให้เจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายและเสียเวลาเพิ่มขึ้น เจ้าของเรือจึงอยากจะไต่หาเรืออื่นที่ดีกว่า ไม่ใช่หาเรือถัดไปที่อยู่ไกลที่สุด ดังข้อความที่เขียนไว้ในเงื่อนไขว่า "so near thereto as she may safely get and lie always afloat" ซึ่งในทางปฏิบัติก็หาได้หมายถึงท่าเรือถัดไปที่มีระยะทางไกลที่สุดจากท่าเรือที่กำหนดไว้เดิมเสมอไปไม่ กล่าวคือ บางครั้งเมื่อหาท่าเรือที่ปลอดภัยมากที่สุดไม่ได้ ก็อาจต้องเดินทางไปหาท่าเรืออื่นไกล ๆ เพื่อขนถ่ายสินค้านั้นลง หรือบางครั้งอาจเป็นกรณีที่เกิดหาท่าเรือขนถ่ายสินค้าลงไม่ได้เลย ปัญหาว่าจะทำประการใด ก็ควรจะไต่รับความเข้าใจกันให้ชัดเจนเสียก่อน <sup>73</sup>

กฎหมายอังกฤษใช้หลักการที่เรียกว่า "ambit" หมายความว่าเรือจะต้องไปถึงท่าเรือหรือสถานที่ที่ไกลที่สุด และปลอดภัยที่สุด ซึ่ง ณ ที่นั้นอยู่ในขอบเขตที่จะสามารถขนถ่ายสินค้าลงได้ คำว่า "ambit" ความหมายเดิมหมายความว่า วงจร เข็มทิศ หรือเส้นรอบวง แต่ในสัญญาเช่าเรือหมายถึง "เขตหรือบริเวณหนึ่ง ๆ ที่คู่สัญญาพึงดำเนินการอนุญาตในกรณีทั้งหลายไต่ภายในขอบเขตที่ไม่นอกเหนือจากเหตุอันสมควร" <sup>74</sup> หลักการนี้ทำให้เจ้าของเรือมองหาที่ที่ไกลที่สุดแทนที่หมายเดิมได้ แต่ในทางปฏิบัติหลักการนี้ก็ไม่ค่อยแน่นอนนัก เช่น สมมุติว่า เมืองท่าพนมเปญเป็นเมืองท่าที่จะต้องขนถ่ายสินค้า ท่าเรือที่ไกลที่สุดจากพนมเปญก็คือท่าเรือไซงอนซึ่งห่างกันประมาณ 250 ไมล์ทะเล กรณีนี้ก็เป็นกรณี "ambit" <sup>75</sup> คือเจ้าของเรืออาจจะไต่หาเรือกรุงเทพฯ หรือท่าเรือมะนิลา ซึ่งห่างไกลกว่าก็ได้ ถ้าปรากฏว่าปลอดภัยกว่าท่าเรือทั้งสองแห่งนั้น

<sup>73</sup> See Marston "The 'near' clause...", p. 47.

<sup>74</sup> Carver, op.cit., para. 991 A; and Marston "The 'near' clause...", p. 48.

<sup>75</sup> The Athamas (Owners) v. Dig Vijay Cement Co. See Carver, op.cit., para. 991 A; and Marston "The 'near' clause...", p. 49.



#### 4.4.4 เงื่อนไขเกี่ยวกับท่าเรือที่ปลอดภัย ("Safe port" clause) <sup>76</sup>

คำว่า safe port หรือท่าเรือที่ปลอดภัยนั้น มักจะมีระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ กล่าวคือ ผู้เช่าจะระบุท่าเรือ หรือท่าเทียบเรือที่บรรทุกและ/หรือขนถ่ายสินค้าว่าต้องเป็น ท่าเรือที่ปลอดภัย เพื่อความมุ่งหมายที่จะป้องกันเจ้าของเรือไม่ให้พาเรือไปในสถานที่ซึ่งไม่ ปลอดภัย หรือมีอันตราย หรือสถานที่ซึ่งอาจทำให้เรือเสียหายจนได้อันเป็นผลต่อเนื่องโดยตรงกับความเสียหายที่จะเกิดกับตนด้วย <sup>77</sup> การที่ผู้เช่าระบุชื่อท่าเรือซึ่งมีขนาดเล็กหรือ อยู่ไกล ๆ ฝ่ายเจ้าของเรือย่อมไม่อยากจะส่งเรือของตนไปยังท่าเรือดังกล่าว เพราะต้อง คำนึงถึงความปลอดภัยของเรือ กับความยุ่งยากในการติดต่อสื่อสารต่าง ๆ อนึ่ง การระบุ ท่าเรือที่ปลอดภัยนี้อาจจะกำหนดขอบเขตที่แน่นอนของสถานที่ดังกล่าวก็ได้ เช่น สัญญาเช่า เรือสำหรับบรรทุกเมล็ดข้าวบับหนึ่ง ระบุว่า "เรือจะต้องบรรทุกสินค้า ณ สถานที่ซึ่งต่อไป นี้คือ ท่าเรือหรือที่บรรทุกสินค้าที่ปลอดภัยแห่งหนึ่งหรือสองแห่งในแม่น้ำ Parana ไม่เลย เมือง San Lorenzo เรือต้องลดยล้าเสมอ กลับได้ และอาจบรรทุกสินค้าส่วนที่เหลือ ในท่าเรือ Buenos Aires หรือที่ La Plata ได้ แล้วแต่ผู้เช่าจะเห็นสมควร" ข้อ ความอีกตอนหนึ่งระบุว่า "เมื่อบรรทุกของแล้วเรือจะต้องเดินทางไปยัง St. Vincent (Cape Verdes) หรือตามคำสั่งเพื่อขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่ปลอดภัยในสหราชอาณาจักร หรือในภาคพื้นทวีปยุโรป ระหว่าง Bordeaux กับ Hamburg หรือทั้งสองแห่งนั้นด้วย (รวมทั้งท่าเรือ Rouen ด้วย) หรือในที่ใดก็ตามที่เรือจะเดินทางไปโดยความปลอดภัย ลอยตัวอยู่เสมอ และส่งมอบสินค้านั้นได้ <sup>78</sup> เป็นต้น อนึ่ง ในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือตาม ระยะเวลาโดยทั่วไปก็จะมีเงื่อนไข "safe port" ด้วย จึงอาจกล่าวได้ว่าแบบพิมพ์สัญญา

<sup>76</sup> เพื่อความเข้าใจในการศึกษาโปรดดู J. Ramberg, "Unsafe ports and berths", Arkiv for Sjørett (Oslo), vol.8, 1967.

<sup>77</sup> See Gilmore & Black, op.cit., p.179.

<sup>78</sup> Centrocon, clauses 3 and 4.

เขาเรือทั้งหมดต่างก็มีเงื่อนไขเกี่ยวกับท่าเรือ หรือสถานที่ที่บรรทุกและขนถ่ายสินค้าด้วยกัน  
ทั้งนั้น และในกรณีที่เกี่ยวกับความลึกของน้ำ คำว่า "always afloat" หรือ "safely  
afloat" นั้น มีไว้หมายความว่าเรือต้องลอยตัวอยู่ได้ในทุกลักษณะของน้ำในท่า  
เรือที่มันนำขึ้นลงเท่านั้น บางกรณีเรืออาจจะนั่งแน่นคือติดตื้นในเวลาที่น่าลงได้ควย ฉะนั้น  
เพื่อมิให้มีปัญหาค้างกลาวแบบพิมพ์สัญญาเขาเรือบางแบบจึงเติมคำว่า "safely aground"  
เข้าไปควย 79

เกี่ยวกับคำว่า safe port นี้ เมื่อเร็ว ๆ นี้ศาลอังกฤษได้ให้คำจำกัดความไว้  
ค่อนข้างยืดยาวคือ "ท่าเรือใด ๆ ก็ตามจะไม่ถือว่าเป็นท่าเรือที่ปลอดภัย เว้นแต่จะเป็น  
ท่าเรือซึ่งในช่วงเวลาที่เกี่ยวของ เรือสามารถเดินทางไปถึงท่าเรือนั้น ทำงาน และกลับ  
ออกมาได้ และในกรณีที่ไม่มีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้น ต้องปราศจากอันตรายที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยง  
ได้ เมื่อได้ใช้วิธีการเดินเรือและคนประจำเรือที่ดีแล้ว" 80 สำหรับอันตรายที่เรือ  
อาจจะได้รับในท่าเรือนั้นมีหลายประการด้วยกัน เช่น ท่าเรืออาจจะไม่ปลอดภัย ในด้านสิ่ง  
อำนวยความสะดวกของท่าเรือเอง หรือจากภัยธรรมชาติ เช่น คลื่นลมแรง น้ำลึกไม่พอ  
รวมทั้งความไม่สะดวกอันเนื่องมาจากเหตุอื่นควย เช่น จากภัยทางการเมือง เป็นต้น 81

เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้เช่าตามเงื่อนไขข้อนี้ หรือรับผิดชอบในความปลอด  
ภัยของท่าเรือหรือสถานที่ที่ระบุไว้ มีหลักการต่างกัน 2 ประการคือ

79 See Synacomex, clauses 2 and 3.

80 Leeds Shipping Co. v. Société Français Bunge (1958)

2 Lloyd's Rep. 127 C.A., per Sellers L.J.; and The Dagmar (1968)

2 Lloyd's Rep. 563, cited by Carver, op.cit., para. 976 A.

81 See Scrutton, op.cit., p.112.

ประการแรก ตามกฎหมายอังกฤษ ผู้เช่าเมื่อได้ระบุน้ำเรือ หรือท่าเทียบเรือและ  
 สั่งให้เรือไปยังที่นั้น ต้องรับประกันความปลอดภัยของท่าเรือ หรือท่าเทียบเรือด้วย เช่น  
 คดีระหว่าง *Compania Naviera Maropan S/A* โจทก์ กับ *Bowaters Llyod*  
*Pulp and Paper Mills* จำเลย ค.ศ. 1955, ศาลวินิจฉัยว่า ผู้เช่าต้องรับผิดชอบ  
 ความปลอดภัยของสถานที่นั้นโดยเคร่งครัด<sup>82</sup> และตามกฎหมาย อเมริกานักพิพากษา  
 ความเสียหายเฉพาะเกี่ยวกับส่วนที่ทำให้เรือเสียหาย แม้จะระบุให้ผู้เช่าต้องรับผิดชอบท่า  
 เรือที่ปลอดภัยด้วยก็ตาม แต่ก็รับผิดชอบเพียงความปลอดภัยของท่าเรือ หรือท่าเทียบเรือที่  
 ระบุไว้ ตามควรแก่กรณีเท่านั้น เช่น คดีระหว่าง *Cities Service Transportation*  
*Co.* โจทก์ กับ *Gulf Refining Co.* จำเลย ค.ศ. 1935, กับคดีระหว่าง *Park*  
*S.S. Co.* โจทก์ กับ *Cities Service Oil Co.* จำเลย ค.ศ. 1951 ทั้งสอง  
 คดีนี้ ศาลวินิจฉัยว่า ผู้เช่าต้องรับประกันเพียงความปลอดภัยของท่าเทียบเรือ เฉพาะที่เรือ  
 ได้รับความเสียหายเท่านั้น<sup>83</sup>

ประการที่สอง ตามกฎหมายกลุ่มสนธิเนเวียถือหลักว่า ผู้เช่าจะรับผิดชอบต่อ  
 ความปลอดภัยของท่าเรือ หรือท่าเทียบเรือที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือก็เพราะเหตุจากการ  
 ละเลยของผู้เช่าเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ ผู้เช่าซึ่งได้ระบุน้ำเรือและสั่งให้เรือไปยังท่าเรือตั้ง  
 กว่าจะรับผิดชอบความเสียหายที่จะเกิดแก่เรือก็เฉพาะเมื่อคนละเลย หรือเป็นความผิด  
 ของตนเท่านั้น เช่น ไม่แจ้งให้นายเรือทราบถึงเรื่องการเลี้ยงภัย หรืออันตรายในท่าเรือ  
 ที่นายเรือควรทราบและใช้ความระมัดระวัง และผู้เช่าก็ใช้อานายเรือไม่ทราบความเป็น  
 ไปของท่าเรือซึ่งตนได้ทราบแล้วนั้น<sup>84</sup> กฎหมายของเยอรมัน และฝรั่งเศส ก็ให้หลักการ

82 *Compania Naviera Maropan S/A v. Bowaters Lloyd Pulp and Paper Mills* (1955) 1 Lloyd's Rep.349 C.A., cited by Ramberg "Unsafe ports...", pp.600, 594-610; and Scrutton, op.cit., p.110.

83 *Cities Service Transportation Co. v. Gulf Refining Co.* 1935 A.M.C. 1513 2 C.A. and *Park S.S. Co. v. Cities Service Oil Co.* 1951 A.M.C.851 2 C.A., cited by Ramberg, *Unsafe ports...*, p. 611; and Gilmore & Black, op.cit., p. 181.

84 See Tiberg, op.cit. p.290; and Ramberg "Unsafe ports..." 607

ละเลยเพื่อให้ผู้เช่ารับผิดชอบในทำนองเดียวกันกับของ กลุ่มสแกนดิเนเวีย 85

เกี่ยวกับเรื่องท่าเรือปลอดภัยนี้ ตามปกตินายเรืออาจปฏิเสธไม่เชื่อฟังคำสั่งของผู้เช่าเมื่อเห็นว่าท่าเรือนั้นไม่ปลอดภัยแก่เรือของตนก็ได้ 86 แต่ถ้ามหาว่าเรือได้ไปยังท่าเรือที่ระบุไว้ในสัญญาตามคำสั่งของผู้เช่า และเกิดความเสียหายขึ้นเนื่องจากท่าเรือไม่ปลอดภัย ผู้เช่าจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ความรับผิดชอบดังกล่าวนี้ ตามหลักทั่วไปไม่จำกัดเฉพาะความเสียหายแก่ตัวเรืออย่างเดียวเท่านั้น แต่รวมถึงเรือไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่เพราะความลึกของน้ำในท่าเรือไม่เพียงพอด้วย ซึ่งผู้เช่าอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่ว่างซึ่งไม่ได้บรรทุกสินค้าด้วย เช่น ค่าวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการ ในคดี Nordisk Skibsrederforening Medlemsblad ค.ศ. 1972 กับคำวินิจฉัยของศาลสูงฟินแลนด์ ค.ศ. 1967 87

ในสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยวนี้ ตามปกติเจ้าของเรือจะรับผิดชอบต่อความเสียหายของเรือด้วยการประกันภัยตัวเรือเอาไว้ 88 ฝ่ายผู้เช่ารับผิดชอบต่อความปลอดภัยของท่าเรือคือรับผิดชอบต่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นกับเรือเป็นบางส่วน ทำให้ผู้เช่ามีภาระเกิดขึ้นต่อเนื่องกันได้ ทางสภาผู้ตราส่งของนอร์เวย์ที่เรียกชื่อว่า Befraktningssutvalget จึงได้กำหนดเงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้เช่าเกี่ยวกับความเสียหายของเรือขึ้น โดยกำหนดให้ผู้เช่าไม่ต้องรับผิดชอบต่อมากจนเกินไป กล่าวคือ จะรับผิดชอบต่อเมื่อเฉพาะเป็นความเสียหายอันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อ หรือการละเลยของผู้เช่า หรือผู้จัดการของผู้เช่าเท่านั้น

85 See Schaps & Abraham, op.cit., p.321; and Warot, op.cit., p.387.

86 See The Gazelle 128 U.S. 474, 9 S.C.139 (1888), cited by Gilmore & Black, op.cit., p.180; and Scrutton, op.cit., p.110.

87 See Nordisk Skibsrederforening Medlemsblad (Oslo) No.493, May 1972; special number, June 1960, p.4318; and ND 1967, p. 104 (Supreme Court of Finland).

88 See Ramberg, "Unsafe ports...", p.576.

อย่างไรก็ตาม ฝ่ายผู้เช่าก็มีข้อโต้แย้งว่าเจ้าของเรือได้ประกันภัยตัวเรือคุ้มครองอยู่แล้ว ไม่จำเป็นที่จะต้องให้ผู้เช่ารับผิดชอบเพิ่มเติมอีก ลักษณะดังกล่าวนี้ทำให้สามารถจำกัดความรับผิดชอบของผู้เช่าลงได้ตามสมควรแก่กรณี เช่น สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลาฉบับหนึ่งระบุไว้ว่า "เรือจะต้องบรรทุกและขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือ ท่าเทียบเรือ อุจอดเรือ ที่จอดทอดสมอเรือ ที่จอดโดยโซ่สายเคเบิลใต้น้ำ ที่ข้างเรือใหญ่ หรือเรือลำเดียว หรือที่อื่นใดแห่งใดแห่งหนึ่งตามที่ผู้เช่าจะออกคำสั่ง โดยผู้เช่าไม่จำเป็นต้องรับรองความปลอดภัยของสถานที่ดังกล่าวนี้ และไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญหายหรือเสียหายใด ๆ เว้นแต่การสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการละเลยซึ่งผู้เช่าจักต้องใช้ความพยายามมิให้เกิดผลดังกล่าว ก่อนที่จะสั่งให้เรือไปยังสถานที่ดังกล่าวนี้ให้เป็นที่เชื่อแน่ว่าเรือนั้นจะลอยอยู่ได้ควยความปลอดภัยเสมอ" 89

แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือบางแบบ เช่น Shelltime (ฉบับแก้ไขใหม่ปี ค.ศ.1958) และ Shelltime 3 ก็มีข้อความระบุไว้ข้างต้นเหมือนกันว่า "ผู้เช่าจะต้องใช้ความพยายามที่จะใช้เรือในระหว่างการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือ สถานที่อื่นใด ท่าเทียบเรือ อุจอดเรือ ที่จอดทอดสมอเรือ และที่จอดโดยโซ่สายเคเบิลใต้น้ำที่เรือสามารถลอยตัวอยู่ได้โดยปลอดภัยเสมอ ถ้าผู้เช่าจะละเลยไม่ใช้ความพยายามดังกล่าวจนทำให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้น ผู้เช่าต้องรับผิดชอบ ตามลักษณะดังกล่าวนี้ เรือก็ต้อง บรรทุกและขนถ่ายสินค้า ณ อุจอดเรือ ท่าเทียบเรือ ที่จอดโดยโซ่สายเคเบิลใต้น้ำ หรือที่ข้างเรือใหญ่ หรือเรือลำเดียว ตามคำสั่งของผู้เช่าควย"

แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือแบบ Synacomex ข้อ 2 และ 3 ก็มีเงื่อนไขระบุไว้ควยว่า "เรือจะต้องบรรทุกและขนถ่ายสินค้าในลักษณะลอยตัวเสมอ (หรือแม้หากติดตื้นก็อยู่ในลักษณะปลอดภัย) ในท่าเทียบเรือ อุจอดเรือ หรือที่จอดทอดสมอเรือ ตามที่ผู้เช่า หรือตัวแทนผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง จะสั่งให้เรือนั้นไป และที่ซึ่งตามปกติเรือที่มีขนาดเดียวกันและกินน้ำลึกเท่า กัน จะบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ณ ที่นั้นได้...."

89 Ibid., pp.665-666, and B.P.Time charter party (1961) clause 10 which Ramberg refers to *it*.

จึงอาจสรุปได้ว่า เมื่อมีการระบุชื่อท่าเรือในสัญญาเช่าเรือแล้ว การที่จะให้ผู้เช่า  
รับผิดชอบนั้น มีเหตุผลที่จะให้อ่างอิงได้เพียงเล็กน้อย กฎหมายของเยอรมันและกลุ่มสแกนดิ  
เนเวียถือว่า เงื่อนไขเกี่ยวกับท่าเรือที่ปลอดภัยนั้นมีได้ช่วยป้องกันเจ้าของเรือได้ ในเมื่อตน  
มิได้ตรวจสอบสภาพของสถานที่ที่ระบุไว้ใหญ่ถูกต้องเอง กฎหมายของฝรั่งเศสก็มีแนวความคิดใน  
ทำนองเดียวกัน<sup>90</sup> ส่วนกฎหมายอังกฤษเขียนไว้ชัดเจนน้อยกว่า<sup>91</sup> ฉะนั้น จึงอาจกล่าว  
ได้ว่า แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานมักกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัย  
ของท่าเรือที่ระบุไว้โดยชัดเจนในสัญญาเช่าเรือ กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องยอมรับทราบ  
สภาพของท่าเรือที่ดีกว่าปลอดภัยและเหมาะสมกับเรือของตนเอง

---

<sup>90</sup> Ibid., p. 613.

<sup>91</sup> See Scrutton, *op.cit.*, p.111; and Ramberg, "Unsafe ports...", p. 614.