

สถานะทางกฎหมายของคำดีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว



นางสาวดวงเดือน ทองสุข

วิทยานพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

ภาควิชานิติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2534

ISBN 974-578-613-6

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

017371 11726215x

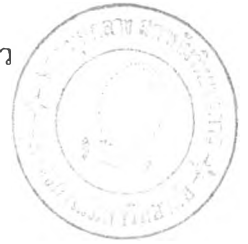
Legal Aspects on Demurrage Under Voyage Charter Party

Miss Doungdaun Thongsuk


A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Laws  
Department of Law  
Graduate School  
Chulalongkorn University

1991


หัวข้อวิทยานิพนธ์ สถานะทางกฎหมายของค่าดีเมออร์เรจตามสัญญาเช่าเรือราชเที้ยว  
โดย นางสาวดวงเดือน ทองสุท  
ภาควิชา นิติศาสตร์  
อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ชัชชาติ ไกรกาญจน์

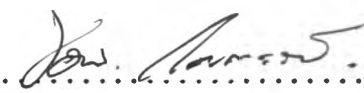


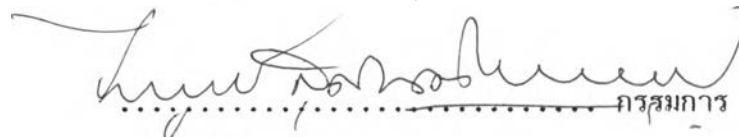
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็นส่วนหนึ่งของ  
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

  
..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย  
(ศาสตราจารย์ ดร.ถาวร วัชรราชย์)


คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

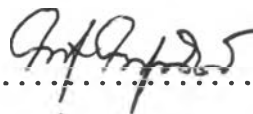
  
..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ประสิทธิ์ โฉมวิไลกุล)

  
..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
(อาจารย์ชัชชาติ ไกรกาญจน์)

  
..... กรรมการ  
(อาจารย์ไพบุลย์ สุตันติวรคุณ)

  
..... กรรมการ  
(อาจารย์สมพร ไพลิน)

  
..... กรรมการ  
(อาจารย์กษิณรัตน์ ชินแสงอร่าม)

  
..... กรรมการ  
(อาจารย์โกวิท โล่ห์วานิชย์)

ดวงเดือน ทองสุข : สถานะทางกฎหมายของค่าดีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว  
(LEGAL ASPECTS ON DEMURRAGE UNDER VOYAGE CHARTER PARTY) อ.เทพรักษา  
: อาจารย์ชัยนติ ไกรกาญจน์, 309 หน้า. ISBN 974-578-613-6

การศึกษาวิจัยนี้มีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษาถึงสถานะและผลตามกฎหมายของค่าดีเมอร์เรจภายใต้กฎหมายไทย ค่าดีเมอร์เรจเป็นเงินที่ผู้เช่าเรือตกลงชำระ เพื่อเป็นการชดเชยให้แก่เจ้าของเรือ อันเนื่องมาจากความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดขึ้นเมื่อนั้นเวลาที่อนุญาตให้ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าโดยอาจจะกำหนดเป็นจำนวนเงินที่แน่นอนหรือเป็นอัตราหรือกำหนดวิธีคำนวณไว้ในสัญญาเช่าเรือและหรือในบิลออฟ-เลดิง ปัญหาส่วนใหญ่อันเกิดขึ้นจากสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวได้แก่ การเรียกหรือค่าดีเมอร์เรจ การนับระยะเวลาดีเมอร์เรจ และการคำนวณค่าดีเมอร์เรจ รวมทั้งปัญหาการชำระค่าดีเมอร์เรจล่าช้าสถานะทางกฎหมายของค่าดีเมอร์เรจในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ และระบบกฎหมายลาตินมีสถานะและการเกิดดีเมอร์เรจที่แตกต่างกัน เช่น อังกฤษถือว่าค่าดีเมอร์เรจเป็นการกำหนดค่าเสียหายล่วงหน้าแต่อเมริกาถือว่าเป็นค่าเสียหายหรือเป็นค่าระวางที่เพิ่มขึ้น

จากการศึกษาวิจัยพบว่า สถานะทางกฎหมายของค่าดีเมอร์เรจตามกฎหมายไทยมีลักษณะเป็นเบี้ยปรับ ซึ่งตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายเรื่องเบี้ยปรับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และผลตามกฎหมายถือว่าการเกิดดีเมอร์เรจขึ้นเป็นการผิดสัญญาในข้อปลีกย่อยมิใช่สาระสำคัญของสัญญา เจ้าของเรือยังไม่มีสิทธิเลิกสัญญาได้ทันที แต่มีสิทธิเรียกค่าดีเมอร์เรจ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาได้ และหากมีการชำระค่าดีเมอร์เรจล่าช้า เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยได้ และอายุความการเรียกร้องค่าดีเมอร์เรจอยู่ภายใต้บทบัญญัติทั่วไปใน มาตรา 164 คือ 10 ปี



ภาควิชา ..... นิติศาสตร์  
สาขาวิชา ..... นิติศาสตร์  
ปีการศึกษา ..... 2533

ลายมือชื่อนิสิต ..... *[Signature]*  
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา ..... *[Signature]*

DOUNGDAUN THONGSUK : LEGAL ASPECTS ON DEMURRAGE UNDER VOYAGE  
CHARTER PARTY. THESIS ADVISOR : LECTURER. CHAYANTI GREIGARN.  
309 PP. ISBN 974-578-613-6

The objective of this thesis is to study the legal status and legal consequence of demurrage under Thai laws. Demurrage is money payable by the charterer to the shipowner once the laytime allowed for loading or discharging of cargo has expired in order to compensate the shipowner for such delay. Demurrage may be specified either in lumpsum, as a rate or as a method for calculation in the charterparty and or bill of lading. The disputes oftenly arise under a voyage charterparty are claim for demurrage, calculation of demurrage time and its exception, calculation of demurrage and dispute on delay in payment of demurrage. Demurrage and its legal status under common law is different from those under Latin law, for example, demurrage is considered as liquidated damages in England while it is considered as damages or supplementary freight in the United States of America.

It was found by this thesis that the legal status of demurrage under Thai laws is comparable to penalty pursuant to the Civil and Commercial Code of Thailand, and its legal consequence is considered as a breach of immaterial condition for which the shipowner cannot terminate the contract, but is entitled to claim for demurrage arising therefrom. If the payment of demurrage is delayed, the shipowner can claim for interest thereon. The period of prescription of a claim for demurrage is 10 years as specified in Section 164 of the Civil and Commercial Code.

ภาควิชา .....นิติศาสตร์  
สาขาวิชา .....นิติศาสตร์  
ปีการศึกษา 2533.....

ลายมือชื่อนิสิต .....  
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา .....  
.....



## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีก็ด้วยการสนับสนุนและความกรุณาอย่างยิ่งจากท่านผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล ประธานกรรมการ อาจารย์สมพร ไพลิน อาจารย์ไพฑูริย์ สุตันติวรคุณ อาจารย์ชินวัฒน์ ชินแสงอร่าม ที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำให้ข้อคิดเห็นต่าง ๆ รวมทั้งช่วยเหลือทางด้านตำรา และเอกสารประกอบการวิจัย อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเขียนวิทยานิพนธ์ ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์โกวิท โล่ห์ชาวนิชย์ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางปฏิบัติของสัญญาเช่าเรือ รวมทั้งช่วยเหลือทางด้านเอกสารประกอบการวิจัยด้วยความเอาใจใส่อย่างยิ่ง และขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ชยันดี ไกรกาญจน์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำ ให้ข้อคิดเห็นในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มาโดยตลอด และได้กรุณาตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ด้วยความเอาใจใส่อย่างยิ่ง

นอกจากนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์จรัส ภักดีธนากุล และ อาจารย์ปริญญา ตีฆดุง อาจารย์สาริน สกลรัตน์ ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ และให้ข้อคิดเห็นต่าง ๆ ขอขอบพระคุณคุณเอกกิตติ ธานีกุล ผู้บังคับบัญชาของผู้เขียนที่ได้กรุณาให้โอกาสและสนับสนุนการวิจัยวิทยานิพนธ์นี้มาโดยตลอด ขอขอบคุณ คุณเฉลิมชัย ธรรมเกษร คุณสิริพันธ์ พลรบ คุณอารีย์ นิจิตรกล้าเอี่ยม คุณมาริกา หริตวร คุณณงนุช ออบสุวรรณ คุณสิริรัตน์ แซ่ชันทิ คุณธรรมบุญ นิทยาภรณ์ คุณสุกษิ มานาปี คุณกาญจนา คชโสภณ และบุคคลที่มีได้กล่าวนามในที่นี้ทุกท่านที่ให้ความอนุเคราะห์ช่วยเหลือและให้กำลังใจจนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงได้

ท้ายนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ซึ่งเป็นผู้มีส่วนสำคัญในความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ที่ได้กรุณาให้สติปัญญา กำลังใจ และสนับสนุนผู้เขียนเสมอมา และขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาให้แก่ผู้เขียน

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขออภัยไว้ แต่หากมีข้อดีหรือเป็นประโยชน์แก่การศึกษา หรือมีส่วนช่วยพัฒนาความรู้ประการใดแล้วผู้เขียนขอมอบความดีนั้นให้แก่บิดา มารดา อันเป็นที่เคารพรักยิ่งของผู้เขียน

ดวงเดือน ทองสุข

15 มีนาคม 2534



## สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย .....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	จ
กิตติกรรมประกาศ .....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ .....	1
1.1 ความสำคัญและความเป็นมาของปัญหา .....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา .....	2
1.3 ขอบเขตของการศึกษา .....	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	4
1.5 วิธีการศึกษา .....	4
บทที่ 2 สัญญาเช่าเรือกับดีเมอร์ เรจ .....	5
2.1 ประเภทของสัญญาเช่าเรือ.....	7
2.1.1 สัญญาเช่าเรือเปลือยเปล่า (Demise Charterparty or Bareboat Charterparty) .....	7
2.1.2 สัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา (Time Charterparty) .....	9
2.1.3 สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charterparty).....	14
2.1.3.1 ลักษณะทั่วไปของสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว.....	14
2.1.3.2 เงื่อนไขต่าง ๆ ในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว.....	18

2.1.3.3	หน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ .....	38
2.2	แนวความคิดและประวัติความเป็นมาของดีเมอร์เรจ (Demurrage) .....	46
2.2.1	ความหมายและวัตถุประสงค์ของดีเมอร์เรจ .....	54
2.2.2	กฎหมายที่ใช้เกี่ยวกับดีเมอร์เรจของประเทศต่าง ๆ .....	62
2.3	ลักษณะของการกำหนดดีเมอร์เรจในสัญญาเช่าเรือแบบต่าง ๆ .....	65
บทที่ 3	การกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับดีเมอร์เรจ (Demurrage) .....	69
3.1	เลย์ไทม์ (Laytime) .....	69
3.1.1	ความหมายและวัตถุประสงค์ของเลย์ไทม์ .....	69
3.1.2	สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาเมื่อมีการกำหนดเลย์ไทม์ .....	72
3.1.2.1	สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาในการบรรทุกหรือขนถ่าย .....	74
	(1) ก่อนเริ่มการบรรทุกหรือขนถ่าย .....	74
	(2) ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่าย .....	78
	(3) หลังการบรรทุกหรือขนถ่ายสิ้นสุด .....	82
3.1.3	เงื่อนไขที่มีผลให้เริ่มนับเลย์ไทม์ .....	85
	1) เรือต้องไปถึงที่หมายปลายทาง (Reaching the Agreed Destination) .....	86
	ก. สัญญาเช่าเรือแบบท่าเทียบเรือและท่าเทียบเรือสำหรับเรือใหญ่เข้าจอด (Berth and Wharf Charterparties) .....	87
	ข. สัญญาเช่าเรือแบบอู่เรือและแบบท่าเรือ (Dock and Port Charterparties).....	89



ค.	สถานที่ที่ใกล้ที่สุดเท่าที่เรือจะปลอดภัย (or so near thereto (or thereunto) as she may safely gets).....	92
2)	เรือต้องพร้อมที่จะบรรทุกหรือขนถ่าย (Readiness of the ship to load or discharge) .....	96
ก.	ความพร้อมตามกฎหมาย (Legal Readiness)...	99
ข.	ความพร้อมของตัวเรือ (Physical Availability) .....	101
3)	ต้องยื่นหนังสือแสดงความพร้อมของเรือ (Giving a Notice of Readiness) .....	102
3.1.4	การนับเลย์ไทม์ .....	109
3.1.4.1	กรณีที่กำหนดเลย์ไทม์ชัดเจน .....	117
3.1.4.2	กรณีกำหนดเลย์ไทม์ไว้เป็นการคำนวณ .....	118
3.1.4.3	กรณีที่ไม่ได้กำหนดเลย์ไทม์ไว้แน่นอน .....	120
3.1.4.4	เงื่อนไขต่าง ๆ ของการเริ่มนับเลย์ไทม์ .....	129
ก.	"Time lost in waittime for berth to count as loading or discharging time, as the case may be" และ "Time lost in waiting for berth to count as discharging time"....	131
ข.	"Whether in berth or not" .....	136
ค.	"Time to commence on being reported at custom house".....	139
ง.	"In regular turn" .....	140
จ.	"Demurrage in respect of all time waiting" .....	142
ฉ.	"To be loaded as per colliery guarantee" .....	142

	ช. "Time to count twenty-four hours after arrival at or off the port" .....	142
3.1.4.5	ช้อยกเว้นไม่นับเป็นเลย์ไทม์ .....	143
3.1.4.6	การรวมและแยกนับเลย์ไทม์ในท่าเรือบรรทุก และขนถ่าย .....	150
3.2	ดีเมอร์เรจ (Demurrage) .....	153
3.2.1	การกำหนดดีเมอร์เรจในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว .....	153
	ก. ดีเมอร์เรจที่จำกัดระยะเวลา .....	156
	ข. ดีเมอร์เรจที่ไม่ได้จำกัดระยะเวลา .....	156
3.2.2	ผลของการเกิดดีเมอร์เรจ .....	157
3.2.3	การนับและคำนวณดีเมอร์เรจ .....	165
	ก. การสิ้นสุดเลย์ไทม์ .....	165
	ข. การนับระยะเวลาดีเมอร์เรจและช้อยกเว้น .....	165
	ค. ระยะเวลาดีเมอร์เรจ .....	167
	ง. อัตราค่าดีเมอร์เรจ .....	167
3.2.4	บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจ .....	171
	3.2.4.1 ความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือ .....	172
	3.2.4.2 ความรับผิดชอบของผู้ส่งสินค้า .....	174
	3.2.4.3 ความรับผิดชอบของผู้รับตราส่ง ผู้รับสลักหลัง และ ผู้รับสินค้า .....	178
	3.2.4.4 การหลุดพ้นจากความรับผิดชอบโดยการสลักหลัง ....	186
3.2.5	ข้อตกลงในการไม่รับผิดชอบในค่าดีเมอร์เรจ .....	188
	3.2.5.1 หลักของ Cessor Clause .....	189
	3.2.5.2 การเกิดสิทธิยึดหน่วง (Lien) .....	193
	ก. สิทธิยึดหน่วงของเจ้าของเรือ .....	197
	ข. จำนวนหลักประกัน .....	199

	ค. สินค้าที่สามารถใช้สิทธิยึดเหนี่ยวได้ .....	200
	ง. การลั่นสิทธิยึดเหนี่ยว .....	201
	3.2.5.3 ข้อยกเว้นของ Cessor Clause .....	201
	3.2.6 ข้อยกเว้นของการเรียกร้องค่าดีเมอรัจตามกฎหมาย .....	204
	3.2.7 ดอกเบี้ยในการชำระค่าดีเมอรัจล่าช้า .....	210
3.3	เวลาที่ประหยัดและเงินรางวัล (Despatch) .....	213
3.3.1	ความหมายและวัตถุประสงค์ของเวลาที่ประหยัด และเงินรางวัล .....	213
3.3.2	อัตราและการคำนวณเงินรางวัล .....	215
3.3.3	กำหนดเวลาในการชำระเงินรางวัล .....	216
3.3.4	การกำหนดเงื่อนไขของเวลาที่ประหยัดในลักษณะต่าง ๆ ....	217
3.4	ค่าเสียหายจากการหน่วงเหนี่ยว (Damages for Detention) ....	221
3.4.1	กรณีที่ไม่มีการระบุดีเมอรัจ .....	221
3.4.2	กรณีที่มีการระบุดีเมอรัจ .....	222
3.4.3	ความล่าช้าอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการบรรทุก หรือขนถ่ายสินค้า .....	222
3.4.4	การผิดสัญญา .....	223
บทที่ 4	สถานะทางกฎหมายและผลบังคับของค่าดีเมอรัจตามกฎหมายต่างประเทศ เปรียบเทียบกับกฎหมายไทย .....	225
4.1	สถานะทางกฎหมายและผลบังคับของดีเมอรัจ (demurrage) กับ Liquidated Damages และ Penalty ตามหลักกฎหมายของ ประเทศในระบบคอมมอนลอว์ .....	228
4.1.1	Liquidated Damages .....	228
ก.	ลักษณะและหน้าที่ของ Liquidated Damages .....	231

ข.	เจตนาของคู่สัญญาในการกำหนด Liquidated Damages.....	232
ค.	ผลบังคับของ Liquidated Damages .....	237
4.1.2	Penalty .....	238
ก.	ลักษณะและหน้าที่ของ Penalty .....	238
ข.	ผลบังคับของ Penalty .....	239
4.1.3	สถานะทางกฎหมายของดีเมอรัจ (demurrage) ตามกฎหมาย ของประเทศในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ .....	240
4.2	หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับสถานะของดีเมอรัจ .....	244
4.2.1	เบี้ยปรับ .....	244
ก.	ความหมายและลักษณะของเบี้ยปรับ .....	244
ข.	เบี้ยปรับที่กำหนดเป็นจำนวนเงิน .....	248
ค.	เบี้ยปรับที่กำหนดเป็นอย่างอื่นมิใช่จำนวนเงิน .....	252
ง.	ผลของการกำหนดเบี้ยปรับ .....	253
จ.	การลดเบี้ยปรับ .....	255
ฉ.	หน้าที่ของลูกหนี้ในการนิสุจน์เพื่อมิให้ถูกริบเบี้ยปรับ ....	261
4.2.2	ค่าเสียหาย .....	261
ก.	ความหมายและลักษณะของค่าเสียหาย .....	261
ข.	ผลของการเรียกค่าเสียหาย .....	263
ค.	หน้าที่การนิสุจน์ในการเรียกค่าเสียหาย .....	263
ง.	ความแตกต่างระหว่างค่าเสียหายกับเบี้ยปรับ .....	263
4.3	วิเคราะห์สถานะของค่าดีเมอรัจ (Demurrage) ในสัญญาเช่าเรือ รายเที่ยวตามกฎหมายไทย .....	264
4.3.1	สถานะทางกฎหมาย .....	264
4.3.2	ผลตามกฎหมาย .....	277
ก.	การเลิกสัญญา .....	277
ข.	สิทธิอันเกิดจากการผิดสัญญา .....	280

ค. ดอกเบี้ย .....	281
ง. อายุความ .....	282
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ .....	289
บทสรุป .....	289
ข้อเสนอแนะ .....	294
บรรณานุกรม .....	297
ประวัติผู้เขียน .....	303