

การกำหนดความรับผิดของสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว

6.1 ความรับผิดของเจ้าของเรือเมื่อสินค้าสูญหายหรือเสียหาย

การเช่าเรือนั้น เมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือก็จะต้องมีการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ตราส่ง ซึ่งในใบตราส่งอาจกำหนดเงื่อนไขความรับผิดของในเรื่องต่าง ๆ แตกต่างกันไป และบางครั้งก็อาจไม่เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เรียกว่า Hague Rules ฉะนั้น การพิจารณาเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ จึงต้องพิจารณาเงื่อนไขความรับผิดของในใบตราส่งว่าเป็นประการใด ควบคู่ไปด้วย

6.1.1 ความรับผิดตามกฎหมาย

ตามที่ได้อธิบายมาแล้วข้างต้นเห็นว่า สัญญาเช่าเรือนั้นไม่ค่อยมีหลักเกณฑ์แน่นอนตามกฎหมายของประเทศต่าง ๆ เกี่ยวกับความรับผิดของเจ้าของเรือต่อผู้เช่าเมื่อสินค้าสูญหาย หรือเสียหายก็กำหนดกฎหมายที่ไว้แตกต่างกัน แล้วแต่นโยบายของแต่ละประเทศ เช่น กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย กำหนดความรับผิดของขั้นค่าสุดเกี่ยวกับการขนส่งภายในประเทศกลุ่มสแกนดิเนเวียด้วยกันเป็นเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือหรือในใบตราส่งห่านองเกี่ยวกับกฎหมายของ Hague Rules¹ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสัญญาเช่าเรือเป็นเอกเทศ สัญญาอย่างหนึ่งจึงกล่าวมาแล้ว ฉะนั้น ประเทศต่าง ๆ ส่วนมากจึงให้อุกรณ์ตกลงกันเองได้โดยอิสระ แม้ว่าบางครั้งเงื่อนไขตามข้อตกลงจะมีความแตกต่างไปจากกฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้องด้วยก็ตาม

ความรับผิดของเจ้าของเรือตามปกติก็คือ การจักเรือให้เหมาะสมกับทะเล ("seaworthiness") ซึ่งมีหลักการใหญ่ ๆ คือ เจ้าของเรือต้องจักเรือให้ถูกต้อง

¹ Scandinavian Maritime Codes, section 122.

สภาพของเรือ โครงสร้างของตัวเรือ และเครื่องอุปกรณ์ประจำเรือสามารถตรวจภัยในทะเลตามปกติได้ นอกจากนี้ ยังจะต้องจัดให้นายเรือกับคนประจำเรือที่มีความสามารถ และมีจำนวนเพียงพอด้วย² คำว่า seaworthiness นี้ มีความหมายรวมถึงความสามารถ หรือความเหมาะสมในการขนส่งสินค้า ("cargoworthiness") ด้วย คือ หมายถึงการที่เรือต้องมีโครงสร้าง ระวางเรือ และอุปกรณ์ประจำเรือ เหมาะสมแก่การขนส่งสินค้าตามสัญญา เช่น มีเครื่องทำความเย็นสำหรับการขนส่งสินค้าที่ต้องใช้ห้องเย็น เป็นต้น ถ้าเจ้าของเรือละเลยไม่จัดทำเรือให้เหมาะสมแก่การเดินทางในทะเลและสินค้าเกิดสูญหายหรือเสียหายขึ้นเพราะเหตุดังกล่าว เจ้าของเรือก็ย่อมต้องรับผิดชอบต่อผู้เช่า³

ตามหลัก Common Law ของอังกฤษ ถือว่าเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในการประกันความเหมาะสมกับทะเลของเรือทุกประการ (absolute liability) โดยไม่ต้องคำนึงว่าเจ้าของเรือจะได้อาศัยความพยายามเพื่อทำให้เรือเหมาะสมกับทะเลแล้วหรือไม่⁴ กฎหมายอเมริกันก็ถือหลักอย่างเดียวกัน⁵ แต่กฎหมายเยอรมันและกลุ่มสแกนดิเนเวียถือหลักแตกต่างออกไป กล่าวคือ เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบคล้ายคลึงกับเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบตราส่งของ Hague Rules คือรับผิดชอบเฉพาะเกี่ยวกับการละลายของศพเท่านั้น ถ้าปรากฏว่าเจ้าของเรือได้อาศัยความพยายามอย่างเต็มที่แล้ว ย่อมได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิด⁶ กฎหมายฝรั่งเศสก็มีหลักคล้ายคลึงกับกฎหมายเยอรมันและกลุ่มสแกนดิเนเวีย⁷

²See Carver, op.cit., para. 108.

³Ibid, para.112.

⁴See Steel v. State Line (1877) App. Cas. 72; and Carver, op.cit., para.107.

⁵See Gilmore & Black, op.cit., p.182.

⁶For German law, see HGB, section 559, Capelle, op.cit., p.134, and Schaps & Abraham, op.cit., p.312; Scandinavian law, Scandinavian Maritime Codes, section 118.

⁷See Loi of 18 June 1966, art.6; Décret of 31 December 1966, art.6, para.1; and Rodière, op.cit., pp. 344-359.

นอกจากความรับผิดชอบในการจัดทำเรือให้เหมาะสมกับทะเลแล้ว เจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของสินค้าที่ทำการขนส่งด้วย ความรับผิดชอบดังกล่าวนี้ในกฎหมายอังกฤษไม่ค่อยชัดเจน กล่าวคือ มีความแตกต่างกันระหว่างความรับผิดชอบของผูขนส่งทั่วไป ("common carrier") กับผูขนส่งเอกชน ("private carrier") ซึ่งผูขนส่งทั่วไปนั้น หมายถึงบุคคลหรือสมาคมของบุคคลที่มีอาชีพเป็นผูขนส่งทั่ว ๆ ไป กล่าวคือ รับจ้างขนสินค้าของบุคคลทุกคนเมื่อตนมีที่หรือระวางเรือที่สามารถทำการขนส่งสินค้าได้ ตามอัตรามาตรฐานหรืออัตราที่สมควร ส่วนผูขนส่งเอกชนนั้นมีสิทธิที่จะรับทำการขนส่งสินค้าหรือไม่ก็ได้แล้วแต่ความต้องการของตน และมีสิทธิในการกำหนดอัตราค่าระวางเรือเพื่อทำการครองในแต่ละคราวแตกต่างกันได้⁸ ตามลักษณะนี้จะเห็นได้ว่า การเช่าเรือเป็นรายเที่ยวนั้นเจ้าของเรืออยู่ในฐานะเป็นผูขนส่งเอกชน แต่ตามหลักกฎหมายอังกฤษถ้าเจ้าของเรือมิได้กำหนดขอยกเว้นความรับผิดชอบของตนไว้ในสัญญา หรือว่ากำหนดให้ไซกญเกณฑ์ตาม Hague Rules แล้ว เจ้าของเรือก็จะต้องรับผิดชอบเช่นเดียวกับผูขนส่งทั่วไป กล่าวคือต้องรับผิดชอบต่อภัยจากการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าทุกประการ เว้นแต่การสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย การกระทำของศัตรู ("the Queen's enemies") ธรรมชาติในตัวของสินค้านั้นเอง หรือโดยการแบ่งส่วนกันรับผิดชอบเมื่อต้องส่งสินค้าถึงลงทะเล⁹ ถ้าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในฐานะผูขนส่งเอกชนแล้วย่อมแตกต่างกับที่กล่าวมาแล้วมาก คือจะรับผิดชอบเพียงการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเฉพาะที่เกิดจากการละเลยของตนเท่านั้น¹⁰ ส่วนความรับผิดชอบของผูขนส่งทั่วไป ตามปกติเจ้าของเรือจะต้องรับผิดโดยไม่จำกัด แต่ทั้งนี้ก็ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ หรือในใบตราส่งอย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี คำวินิจฉัยของศาลเกี่ยวกับเรื่องนี้ก็ไม่ค่อยชัดเจนนัก¹¹

⁸ See Chorley & Giles, op.cit., p. 104.

⁹ Ibid, p. 105; and Scrutton, op.cit., p. 201.

¹⁰ See Chorley & Giles, op.cit., p. 105.

¹¹ See Carver, op.cit., paras.20 and 90; Scrutton, op.cit., pp.202-205 and 207-209; and Capelle, op.cit., p.337.

สำหรับกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย เยอรมัน และฝรั่งเศส เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเมื่อสินค้าสูญหาย หรือเสียหายนั้นกำหนดให้มีการพิสูจน์ด้วย กล่าวคือ ถ้าเจ้าของเรือจะไม่ยอมรับผิดชอบก็จะต้องมีหน้าที่พิสูจน์ให้ได้ว่า การสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวมิใช่เกิดจากความละเลยของตนแต่อย่างใด ตามลักษณะนี้ ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือก็ให้หลักเช่นเดียวกับ Hague Rules แต่สำหรับในกฎหมายฝรั่งเศสมีข้อสังเกต คือ หน้าที่นำสืบเกี่ยวกับสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยวกับตามระยะเวลาแตกต่างกัน คือในสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลานั้น ผู้เช่าต้องเป็นผู้มีหน้าที่นำสืบว่าเจ้าของเรือเป็นผู้ละเลย¹²

โดยหลักทั่วไป อาจกล่าวได้ว่า ปัญหาความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเกี่ยวกับความเหมาะสมกับทะเลของเรือ และความปลอดภัยของสินค้าบนเรือย่อมหมายถึงเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการกระทำหรือการละเลยของตนเอง กัมการกระทำและการละเลยของนายเรือและคนประจำเรือ หรือของบุคคลอื่นซึ่งเกี่ยวข้องกับเจ้าของเรือ ในการปฏิบัติงานต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามสัญญา เช่น เจ้าพนักงานนำร่อง ผู้ประกอบกิจการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า เป็นต้น แต่ก็มีกฎหมายบางประเทศกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือแตกต่างจากหลักดังกล่าว เช่น กฎหมายเยอรมัน สำหรับกรณี "nautical" faults (ซึ่งได้แก่ความผิดเกี่ยวกับการเดินเรือ และการบริหารงานเรือ) และกรณีที่เกิดเพลิงไหม้ขึ้น กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเฉพาะเหตุที่เกิดขึ้นเพราะการละเลยของตนเท่านั้น¹³ กฎเกณฑ์นี้มีลักษณะเช่นเดียวกับ Hague Rules (มาตรา 4 ย่อหน้า 2 ข้อ (a) และ (b)) กฎหมายฝรั่งเศสกำหนดข้อยกเว้นคล้ายคลึงกับกฎหมาย

¹²See, for Scandinavian law, Scandinavian Maritime Codes, section 118; German law, HGB, section 606, and Schaps & Abraham, op.cit., p.440; and French law, Loi of 18 June 1966, arts. 6 and 8 compared with Décret of 31 December 1966, art. 6, paras. 1 and 2, and art. 7, and Rodière, op.cit., p.371.

¹³HGB, section 607.

เยอรมัน คือให้เจ้าของเรือรับผิดชอบเฉพาะการละเลยของคนเกี่ยวกับ "nautical" faults¹⁴

6.1.2 ความรับผิดชอบตาม Hague Rules

เมื่อพิจารณาเงื่อนไขความรับผิดชอบตาม Hague Rules แล้วจะเห็นได้ว่า กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ใช้บังคับกับใบตราส่งซึ่งปกติถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว กำหนดความรับผิดชอบขั้นต่ำของเจ้าของเรือเกี่ยวกับการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเมื่อเจ้าของเรือละเลยไว้¹⁵

เกี่ยวกับการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเนื่องจากเรือไม่เหมาะสมกับทะเล เจ้าของเรือจะพ้นจากความรับผิดชอบก็ต่อเมื่อเจ้าของเรือพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดหรืออย่างเต็มที่ที่จะทำให้เรือมีความเหมาะสมกับทะเลแล้ว (มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 1) อย่างไรก็ตาม การตีความว่าได้ใช้ความพยายามอย่างเต็มที่แล้วนั้น กฎหมายอังกฤษและอเมริกันตีความโดยเคร่งครัด (strickly interpret) ซึ่งตีความแตกต่างไปจาก Common Law ของอังกฤษที่ให้เจ้าของเรือรับผิดชอบความเหมาะสมกับทะเลของเรือทุกประการ (absolute liability) ดังได้กล่าวมาแล้ว ฉะนั้น กฎหมายอังกฤษเกี่ยวกับเรื่องนี้จึงยังไม่ชัดเจนนัก¹⁶ สำหรับการดูแลรักษาสินค้าบนเรือให้ปลอดภัยนั้น Hague Rules กำหนดข้อยกเว้นให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบไว้เป็นอันมาก

¹⁴Loi of 18 June 1966, art. 6.

¹⁵ใน Hague Rules ใช้คำว่า "carrier" หรือ "ผู้ขนส่ง" ซึ่งหมายถึงเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าที่ทำสัญญาขนส่งสินค้ากับผู้ตราส่ง ซึ่งในที่นี้บางครั้งจะใช้คำว่า "เจ้าของเรือ" แทนคำว่า "ผู้ขนส่ง".

¹⁶See Riverstone Meat Co. Pty, Ltd. v. Lancaster Shipping Co, Ltd. (1961) A.C. 807 (The Muncaster Castle); and Chorley & Giles, op.cit., pp. 124-126.

(มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 2) ซึ่งขอยกเว้นดังกล่าวก็อยู่นอกเหนือหลักเกี่ยวกับการละเลยของเจ้าของเรือหรือลูกจ้างของตนดังกล่าวมาแล้ว เช่น เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการละเลยของลูกจ้างของตน 2 ประการคือ ความผิดพลาดเกี่ยวกับการเดินเรือ และการบริหารงานเรือ ("nautical" faults) ประการหนึ่ง กับกรณีที่เกิดเพลิงไหม้อีกประการหนึ่ง หรือ เหตุอันใดซึ่งเกิดขึ้นโดยมิใช่ความผิดหรือการกระทำของผู้ขนส่งโดยแท้จริง หรือมิใช่ความผิดหรือการละเลยของตัวแทน (agents) หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง¹⁷

นอกจากนี้ Hague Rules ยังมีข้อกำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือไว้เป็นจำนวนเงิน 100 ปอนด์สเตอร์ลิง หรือเงินสกุลอื่นที่มีมูลค่าเท่ากัน สำหรับประเทศที่เป็นภาคีหรือรวมใจอนุสัญญานี้ต่อหีบห่อ หรือหน่วย ("per package or unit") ของสินค้า (มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 5) และกำหนดให้อายุความเรียกร้องเพื่อให้เจ้าของเรือรับผิดชอบดังกล่าวมีกำหนดเวลา 1 ปี (มาตรา 3 ย่อหน้าที่ 6) ด้วย

6.1.3 ความรับผิดชอบตามสัญญาเช่าเรือ

สัญญาเช่าเรือมาตรฐานมักกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในเรื่องความปลอดภัยของสินค้าบนเรือแตกต่างกันไป มีแบบพิมพ์หลายแบบข้อความใน Hague Rules มากำหนดไว้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญา บางแบบก็กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น เช่น กำหนดขอยกเว้นที่เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบไว้เป็นข้อ ๆ หรือระบุไว้เป็นข้อความพิเศษนอกเหนือจากความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ จึงอาจกล่าวได้ว่า เงื่อนไขดังกล่าวนี้จะระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือได้เป็น 3 ลักษณะ คือ 1. กำหนดเป็นเงื่อนไขขอยกเว้น ("exception clause") 2. กำหนดเงื่อนไขความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ โดยมีขอยกเว้นเป็นกรณีต่าง ๆ และ 3. กำหนดเงื่อนไขตาม Hague Rules

¹⁷See K. Gronfors (ed.), Six lectures on the Hague Rules, Gothenburg, School of Economics and Business Administration publications, No. 3, 1967, pp. 11-30.

เงื่อนไขช้อยกเว้นดังกล่าวนี้ ในสมัยเริ่มแรกได้พัฒนามาจากธรรมเนียมทางการค้าของอังกฤษ เพื่อลดภาระความรับผิดชอบของเจ้าของเรือที่ต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัดตาม Common Law¹⁸ ซึ่งลักษณะของเงื่อนไขช้อยกเว้นให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบต่อ การสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าดังกล่าวยังมีปรากฏอยู่ในสัญญาเช่าเรือมาตรฐานหลายแบบด้วยกัน เช่น แบบพิมพ์ Centrocon, ข้อ 29 ซึ่งกำหนดว่า:

"เรือจะไม่รับผิดชอบต่อ การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย จากการ กักกันโรค จากภัยพิบัติทางทะเลหรือทางน้ำอย่างอื่น จากเพลิงไหม้ไม่ว่าจะเกิดขึ้น เพราะเหตุใดก็ตาม จากการที่นายเรือหรือคนประจำเรือนำสินค้าในเรือไปขาย จากการกระทำของข้าศึก โจรสลัด หรือขโมย จากการยึดหรือกักกันของเจ้าผู้ครอง นคร ผู้ปกครองประเทศหรือประชาชน จากการจราจล การนัดหยุดงานหรือการหยุด งานของพวกแรงงาน จากการระเบิด หมอมน้ำระเบิด เพลาลึก หรือตัวเรือ เครื่อง จักรหรือส่วนประกอบของเรือเสียหายขึ้นเองอย่างใดอย่างหนึ่ง จากเรือโค่นกัน เกยตื้น หรืออุบัติเหตุอย่างอื่นที่เกิดจากการเดินเรือ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นเพราะการละเลย หรือประมาทเดินเรือหรือนึกพลาดในการตัดสินใจของเจ้าพนักงานนำร่อง นาย เรือ คนประจำเรือ หรือลูกจ้างอื่น ๆ ของเจ้าของเรือหรือบุคคลที่อาจรับผิดชอบแทน เจ้าของเรือ (อย่างไรก็ดี ความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว ต้องมิใช่เกิดขึ้นเนื่อง จากกรณีใด ๆ ที่เจ้าของเรือ หรือผู้ปกครองหรือผู้จัดการเรือจะต้องใช้ความพยายาม อย่างเต็มที่) แต่เจ้าของเรือจะไม่ได้รับการยกเว้นจากการรับผิดชอบต่อ เมื่อการเสียหายหรือสูญหายของสินค้าเกิดขึ้นจากการเก็บสินค้าไม่ดี จากการรองรับสินค้าไม่ถูกต้อง หรือไม่เพียงพอ จากการขาดการระบายอากาศที่มีประสิทธิภาพ หรือจากการเปิดดิน ทางระบายน้ำ หรือประตูต่าง ๆ ไม่ถูกต้อง เจ้าของเรือจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อ ความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดเกี่ยวกับการเริ่มต้นทำงานหรือการเดินทางในทะเล การนัด หยุดงานทั่วไป หรือการหยุดงานของคนประจำเรือ หรือบุคคลอื่นซึ่งเกี่ยวกับการเดิน เรือ และเพื่อการรับถ่านหินซึ่งใช้เพื่อเชื้อเพลิงหรือพลังประจำเรืออย่างอื่นนั้น เรือ

¹⁸See Chorley & Giles, op.cit., p. 106.

ยอมมีอิสระที่จะแวะท่าเรือแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งโดยจอดเรือโดยมิต้องมีเจ้าพนักงานนำร่อง ลากจูงเรือขึ้นหรือให้เรือขึ้นลากจูง ช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยพิบัติและเปลี่ยนแปลงทิศทางเดินเรือเพื่อช่วยชีวิตหรือทรัพย์สินได้"

แบบพิมพ์ Sovcoal ข้อ 19 กำหนดไว้ดังนี้.-

"ตามสัญญาเช่าเรือนี้ เจ้าของเรือจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่ทำการขนส่งหรือจะทำการขนส่ง เพราะเหตุดังต่อไปนี้ คือ จากเหตุสุดวิสัย จากภัยพิบัติทางทะเล จากเพลิงไหม้บนเรือ ในกองสินค้า ในเรือเล็กหรือบนฝั่ง จากการที่นายเรือหรือคนประจำเรือนำสินค้าในเรือไปขาย จากการกระทำของข้าศึก โจรสลัด โจรหรือขโมย จากการยึดหรือกักกันของเจ้าผู้ครองนคร ผู้ปกครองประเทศและประชาชน จากเรือโค่นกันและเกยตื้น จากการระเบิด หมอน้ำระเบิด เพลาทัก โดยเกิดขึ้นเพราะความบกพร่องในตัวเรือเอง หมอน้ำ เครื่องจักรหรือส่วนประกอบของเรือ แม้จะเกิดขึ้นในขณะที่เรือเริ่มตนออกเดินทางก็ตาม จากการละเลยหรือประมาทเดินเรือในการตัดสินใจของเจ้าพนักงานนำร่อง นายเรือ หรือคนประจำเรือ หรือลูกจ้างอื่น ๆ ของเจ้าของเรือในการบริหารงานเรือ หรือการเดินทางเรือในกรณีปรากฏว่าเรือไม่มีความเหมาะสมกับทะเล แต่เจ้าของเรือได้ใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ที่จะทำให้เรือมีความเหมาะสมกับทะเลแล้ว"¹⁹

ข้อสังเกตเกี่ยวกับเงื่อนไขข้อยกเว้นดังกล่าวนี้ คือ เราสามารถจะแยกข้อยกเว้นต่าง ๆ ออกเป็นพวก ๆ กล่าวคือ

พวกที่ 1 เป็นข้อยกเว้นให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญหายหรือเสียหายเนื่องจากเหตุสุดวิสัยตามธรรมชาติ (force majeure nature) หรือเหตุซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของเจ้าของเรือ หรือนายเรือ หลายประการด้วยกัน เช่น เหตุสุดวิสัย (acts of God) ภัยพิบัติทางทะเล การกระทำของข้าศึก การยึดหรือกักกันของเจ้าผู้ครอง

¹⁹ สำหรับเงื่อนไขข้อยกเว้นที่ระบุไว้คล้ายคลึงกันโปรดดู Synacomex, clause 19; C(Ore)7, clause 20; Meditore, clause 20; Necore, clause 20; Phoscon, clause 4; and Benacon, clause 4.

นคร ผู้ปกครองประเทศและประชาชน เป็นต้น ขอยกเวลาด่วนพวกนี้ไว้ใช้กันมานานแล้ว²⁰
และยังได้กำหนดเป็นเงื่อนไขขอยกไว้ใน Hague Rules ด้วย

พวกที่ 2 เป็นขอยกเว้น เกี่ยวกับเหตุที่เกิดขึ้นกับตัวเรือหรือเครื่องจักร เช่น
เกิดการระเบิด หมอน้ำระเบิด เพลาทัก หรือเพราะความบกพร่องในตัวเรือเอง หมอน้ำ
เครื่องจักร หรือส่วนประกอบของเรือ เป็นต้น ซึ่งในสัญญาเช่าเรือบางแบบ เช่น Sovcoal
ที่กล่าวแล้วยังระบุไว้ดีกว่า แม้จะเกิดขึ้นในขณะที่เรือเริ่มตนออกเดินทาง เจ้าของเรือก็
ยังไม่ต้องรับผิดชอบด้วย อย่างไรก็ตาม โดยหลักการแล้วขอยกเว้นต่าง ๆ ดังกล่าวนั้น
ก็ไม่เป็นผลทำให้เจ้าของเรือหลุดพ้นไปจากหน้าที่ต้องให้ความพยายามอย่างเต็มที่ที่จะทำ
ให้เรือมีความเหมาะสมกับทะเล หรือหลุดพ้นไปจากความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดขึ้นโดย
หรือประมาทเลินเล่อแต่อย่างใด²¹ เช่น ในแบบพิมพ์ Sovcoal ข้อ 19 ซึ่งระบุว่า
เจ้าของเรือจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบต่อเมื่อตนได้ให้ความพยายามอย่างเต็มที่
ที่จะทำให้เรือมีความเหมาะสมกับทะเลแล้ว เป็นต้น

พวกที่ 3 เป็นขอยกเว้นเนื่องจากการละเลย หรือความผิดของลูกจ้างของเจ้า
ของเรือ เช่น นายเรือ หรือคนประจำเรือนำสินค้าในเรือไปขาย เกิดเพลิงไหม้ไม่ว่า
เพราะเหตุใด ๆ (Centrocon ข้อ 29) และความผิดพลาดเกี่ยวกับการเดินเรือซึ่งมี
หลายประการ เช่น เรือโคลนกัน เกยตื้น หรือเหตุอย่างอื่นที่เกิดจากการเดินเรือไม่ว่าจะ
เกิดขึ้นเพราะการละเลยหรือประมาทเลินเล่อหรือผิดพลาดในการตัดสินใจของเจ้าพนักงาน
นำร่อง นายเรือ คนประจำเรือ หรือลูกจ้างอื่น ๆ ของเจ้าของเรือในการบริหารงานเรือ
หรือการเดินเรือ ... (Centrocon ข้อ 29) เป็นต้น พึงสังเกตว่า ใน Hague Rules
นั้น ได้กำหนดให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบต่อเหตุที่เกิดขึ้นจากการละเลยของลูกจ้างของ
เจ้าของเรือเพียงเฉพาะกรณีเกิดเพลิงไหม้ และกรณีที่เป็น nautical faults (ความ
ผิดเกี่ยวกับการเดินเรือ และการบริหารงานเรือ) เท่านั้น

²⁰See Capelle, op. cit., p. 340.

²¹Ibid., p. 347.

อนึ่ง ตามกฎหมายอังกฤษเกี่ยวกับกรณีเกิดเพลิงไหม้ ก็กำหนดช้อยกเว้นให้เจ้าของเรือที่ชักธงอังกฤษไม่ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการสูญหายหรือเสียหายเพราะเหตุเกิดเพลิงไหม้บนเรือ อันมิใช่เป็นความผิดพลาดหรือความผิดส่วนบุคคลของเจ้าของเรือโดยตรง ("actual fault or privity")²²

อย่างไรก็ดี ในสัญญาเช่าเรือบางแบบก็กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในเหตุอันบางประการควย เช่น แบบพิมพ์ Centrocon ข้อ 29 กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเนื่องจากการเก็บสินค้าไม่ดี การรองรับสินค้าไม่ถูกต้องหรือไม่เพียงพอ (เช่น การใช้ไม้รอง เสื่อ กระสอบ หรือวัตถุอื่นใดเพื่อป้องกันสินค้าไม่ให้ครูดเสียหายหรือเคลื่อนตัว ฯลฯ) การขาดการระบายอากาศที่มีประสิทธิภาพ การเปิดลิ้น ทางระบายน้ำหรือประตูต่าง ๆ ไม่ถูกต้อง ... ซึ่งจะเห็นได้ว่าเงื่อนไขเหล่านี้ก็เป็นเรื่องของการละเลย หรือความผิดพลาดควยเหมือนกัน ฉะนั้น เงื่อนไขเกี่ยวกับการละเลย หรือความผิดพลาดของลูกจ้างของเจ้าของเรือตามข้อนี้ บางครั้งก็เป็นช้อยกเว้น แต่บางครั้งเจ้าของเรือก็ยังต้องรับผิดชอบ จึงยังถือเป็นหลักเกณฑ์ที่แน่นอนไม่ได้

บรรดาเงื่อนไขช้อยกเว้นตามที่ได้อธิบายมาแล้วเหล่านี้ นับว่ายังเป็นปัญหาอยู่อีกหลายประการ กล่าวคือ ประการแรก เป็นการยากต่อการที่จะกำหนดว่า การสูญหายหรือเสียหายนั้นจะต้องเกิดจากเหตุการณ์พิเศษหรือไม่ หรือว่ากรณีที่ เป็นช้อยกเว้นพิเศษนั้นจะคลุมถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นหรือไม่ ซึ่งการตีความก็ไม่อาจชี้ชัดเส่นตายได้ว่าเป็นประการใด อีกประการหนึ่ง วิธีการกำหนดเงื่อนไขช้อยกเว้นก็มักกำหนดไปในทางลบ คือส่วนใหญ่จะใช้คำว่า "ไม่" แทนที่จะกำหนดไปในทางบวกหรือใช้คำว่า "ต้อง" ซึ่งกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ก็นิยมไขข้อความไปในทางปฏิเสธเช่นกัน จึงทำให้มีปัญหาเกี่ยวกับการพิจารณาความรับผิดชอบของเจ้าของเรือว่า ในกรณีใดบ้าง เจ้าของเรือจึงจะต้องรับผิดชอบต่อการสูญหายหรือเสียหาย อนึ่ง กฎหมายของแต่ละประเทศก็มีลักษณะแตกต่างกัน จึงยังเป็นปัญหาว่า ในกรณี

²²See English Merchant Shipping Act 1894, section 502; and Carver, op.cit., paras. 180, 204.

ใตกรณีนี้นั้น เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพียงใดหรือไม่
 อย่างไรก็ดี วิธีการกำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในทางบวก หรือการ
 กำหนดว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในกรณีใดบ้าง ก็มีใช้ในสัญญาเช่าเรือบางแบบ เช่น
 ในเงื่อนไขความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ("Owners' Responsibility Clause")
 ของแบบพิมพ์ Gencon ข้อ 2 ซึ่งกำหนดว่า :

"เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า หรือความลา
 ซ้าในการส่งมอบสินค้า ในกรณีที่การสูญหาย การเสียหาย หรือความล่าช้าเกิดขึ้นโดย
 การกระทำที่ไม่ถูกต้อง หรือการละเลยในการจัดเก็บสินค้า (เว้นแต่การจัดเก็บสินค้า
 ดังกล่าวจะใคร่กระทำโดยผู้ตราส่ง หรือผู้บรรทุกขนถ่ายหรือลูกจ้างของผู้ตราส่ง) หรือ
 โดยการกระทำส่วนตัวของเจ้าของเรือหรือผู้จัดการของเจ้าของเรือในการจัดคนประจำ
 ำเรือ อุปกรณ์ และพัสดุประจำเรือตามสมควร เพื่อให้เรือมีความเหมาะสมกับทะเล
 ทุกประการ หรือโดยการกระทำหรือความบกพร่องส่วนตัวของเจ้าของเรือหรือผู้จัดการ
 ของเจ้าของเรือ

"และเจ้าของเรือจะไม่รับผิดชอบต่อการสูญหาย หรือเสียหาย หรือความล่าช้าที่
 เกิดจากเหตุอื่นใดทั้งสิ้น แม้ว่าเกิดขึ้นเพราะการละเลยหรือความบกพร่องของนาย
 เรือ หรือคนประจำเรือ หรือบุคคลอื่น ๆ บางคนทีเจ้าของเรือใคว่าจ้างให้ทำงานบน
 เรือหรือบนฝั่งก็ตาม กรณีเช่นนี้ เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการที่เรือไม่มี
 ความเหมาะสมกับทะเล ขณะเมื่อทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ หรือขณะเมื่อเริ่มตนออก
 เดินทาง หรือในเวลาใด ๆ ก็ตาม

"สำหรับความเสียหายซึ่งเกิดจากการสัมผัสหรือการรั่วไหล จากดิน หรือไอระ
 เหยจากสินค้าอื่น หรือจากรังสีไฟฟ้า หรือวัตถุระเบิด หรือจากการที่สินค้าอื่นได้รับการ
 บรรจุหีบห่อไม่เพียงพอ ไม่ถือว่าเป็นการกระทำที่ไม่ถูกต้อง หรือการละเลยในการจัด
 เก็บสินค้า แม้ว่าตามข้อเท็จจริงความเสียหายจะเกิดขึ้นจากเหตุดังกล่าวนั้นก็ตาม"²³

²³See, also, Baltpulp, clause 5; and Puchta, op.cit.,
 pp. 69-79.

ตามขอหมายแรกของสัญญาฉบับนี้ จะเห็นได้ว่า ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ เกี่ยวกับการสูญหายหรือเสียหาย (หรือความล่าช้า, ใดกำหนดไว้เฉพาะกรณี (ก.) การ จักเก็บสินค้าไม่ตี (ยกเว้นผู้ตราส่ง เป็นผู้จักเก็บสินค้าเอง) หรือ (ข.) เจ้าของเรือหรือ ผู้จัดการของเจ้าของเรือใดละเลยหรือบกพร่องเอง อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่การจักเก็บ สินค้าไม่ตีเกิดขึ้นเพราะการละเลยของนายเรือ คนประจำเรือ หรือลูกจ้างอื่น ๆ ของเจ้า ของเรือแล้ว เจ้าของเรือก็ยังคงรับผิดชอบ ตามข้อ (ก.) อนึ่ง ตามขอหมายที่สามก็ยังคง จำกัความหมายของการจักเก็บสินค้าไม่ตีไว้ในประเด็นที่สำคัญยิ่งกว่า การสูญหาย หรือเสีย หายนั้นต้องมีสาเหตุจากสินค้าอื่น แมว่าตนเหตุจะถูกเกิดจากสินค้าอื่น ๆ นั้นก็ตาม สำหรับ ตามขอหมายที่สอง เงื่อนไขนี้โดยยกเว้นให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบการสูญหายหรือเสีย หายจากเหตุอื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว และรวมทั้งเหตุที่เกิดจากการละเลยของ ลูกจ้างของเจ้าของเรือด้วย ไม่ว่าการละเลยนั้นจะเกี่ยวกับความเหมาะสมกับทะเลของ เรือ หรือการดูแลรักษาสินค้าหรือไม่ก็ตาม

ในธุรกิจการขนส่งทางทะเลปัจจุบัน ตามข้อเท็จจริงแล้วเจ้าของเรือ หรือผู้จั ดการของเจ้าของเรือจะไม่เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการทำเรือให้เหมาะสมกับทะเล และการดูแลรักษาสินค้า กล่าวคือ ส่วนมากมักจะขึ้นอยู่กับความสามารถและความรับผิด ชอบของนายเรือมากกว่า จึงเกิดปัญหาว่า ในกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้จัดการของเจ้าของ เรือ จ้างนายเรือที่ไม่มีความสามารถหรือขาดคุณสมบัติที่จำเป็นสำหรับการ เป็นนายเรือมา ควบคุมเรือแล้วปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง เช่น ไม่แจ้งให้ดำเนินการซ่อมแซมเรือส่วนที่เสียหาย ก่อนเรือออกปฏิบัติงาน ฯลฯ เช่นนี้ การละเลยส่วนบุคคลดังกล่าวจะตกไปถึงเจ้าของ เรือ หรือผู้จัดการของเจ้าของเรือหรือไม่ ปัญหานี้ก็ยังโต้เถียงกันอยู่ และถ้าจะพิจารณาตาม เงื่อนไขความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามแบบพิมพ์ Gencon เกี่ยวกับปัญหานี้ก็จะ เห็น ใ้ความผลในทางปฏิบัติย่อมเป็นผลดีหรือให้ความคุ้มครองแก่เจ้าของเรือเป็นอันมาก กล่าวคือ เจ้าของเรือย่อมจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบทุกประการ นอกจากกรณีที่การสูญหาย หรือเสียหาย เกิดจากการจักเก็บสินค้าที่ตนเป็นผู้จักเก็บเองไม่ตี เท่านั้น

ตามที่กล่าวมาแล้วว่า Hague Rules กำหนดเงื่อนไขความรับผิดชอบของเจ้า ของเรือในใบตราส่ง ซึ่งปกติมีความเหมาะสมสำหรับการบังคับใช้กับสัญญาเช่าเรือเป็นราย เที่ยว เนื่องจากเงื่อนไขในใบตราส่งยอมกำหนดไว้ชัดเจนและให้ความคุ้มครองผู้เช่ามาก

กว่าเงื่อนไขข้อยกเว้นที่กำหนดในสัญญาเช่าเรือ เช่นตามแบบพิมพ์ Gencon ที่กล่าวมาแล้ว
 อย่างไรก็ตาม ในตราส่งที่ออกให้ตามสัญญาเช่าเรือ นั้น บางครั้งก็กำหนดเงื่อนไขความรับผิดชอบ
 ของเจ้าของเรือไว้เหมาะสมและเป็นประโยชน์แก่ผู้เช่ามากกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่า
 เรือ แต่บางครั้งก็อยู่ภายใต้บังคับของสัญญาเช่าเรือ ฉะนั้น จึงต้องใช้ความระมัดระวังใน
 การพิจารณาเงื่อนไขในใบตราส่ง และสัญญาเช่าเรือควบคู่กันไปด้วย ²⁴

เนื่องจากเงื่อนไขของ Hague Rules มีความแน่นอน ฯลฯ ฉะนั้น แบบพิมพ์
 สัญญาเช่าเรือมาตรฐานจำนวนมากจึงกำหนดเงื่อนไขไว้สอดคล้องกับ Hague Rules แต่
 ถ้อยคำที่ใช้บางครั้งก็แตกต่างกัน เช่น ใช้ถ้อยคำว่า "rights and immunities" และ
 "responsibilities and liabilities" ของเจ้าของเรือ แบบพิมพ์มาตรฐานบาง
 แบบกำหนดรวม เงื่อนไขของ Hague Rules ไว้ในเงื่อนไขของสัญญาด้วย เช่นให้
 บังคับตามกฎหมายของประเทศที่ตราส่ง (country of shipment) แต่หาไม่มีกฎหมาย
 ที่จะใช้บังคับแก่กรณีที่เกิดขึ้นในประเทศนั้น ก็ให้ใช้บังคับตาม Hague Rules มาตรา 3
 และ 4 ซึ่งเกี่ยวกับเงื่อนไขความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ²⁵ ส่วนสัญญาเช่าเรือแบบ
 อื่นส่วนใหญ่ก็จะกำหนดเงื่อนไขไว้รวมกับบทบัญญัติของกฎหมายของประเทศที่ใช้บังคับแก่
 ผลแห่งสัญญานั้น ซึ่งที่ใช้กันมากที่สุดก็ใดแก่ เช่น "พระราชบัญญัติว่าด้วยภาระขนส่งสินค้าทาง
 ทะเลของสหราชอาณาจักร ค.ศ. 1921" หรือที่นิยมเรียกกันว่า COGSA (United
 Kingdom Carriage of Goods by Sea Act, 1921) เช่นในแบบพิมพ์ Cemenco
 ข้อ 3, Welsh Coal Charter 1896 ข้อ 6, Medcon ข้อ 8, Baltcon ข้อ
 13, Ferticon ข้อ 11, Austral ข้อ 26, และ Austwheat ข้อ 24
 ซึ่งอ้างอิงถึงบทบัญญัติใน COGSA สำหรับแบบพิมพ์ Scancon ข้อ 4 กำหนดให้ใช้
 กฎหมายต่าง ๆ บังคับตามลำดับ คือ ลำดับแรกกฎหมายของประเทศปลายทางหรือประเทศ
 ที่รับตราส่ง ลำดับที่สองกฎหมายของประเทศที่ตราส่ง และลำดับสุดท้ายให้ใช้บังคับตาม

²⁴ See Carver, op.cit., para. 236.

²⁵ See Polcoalvoy, clause 18; Sovorecon, clause 32; and
 Nuvooy, clause 34.

กฎหมายอังกฤษคือ COGSA นอกจากนี้แบบพิมพ์บางแบบแทนที่จะเพียงอ้างอิงถึง Hague Rules หรือกฎหมายประเทศใดประเทศหนึ่ง ก็ลำดับระบุเป็นข้อความกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ ทำนองเดียวกับเงื่อนไขพิเศษในมาตรา 4 ย่อหน้าที่ 1 และ 2 ของ Hague Rules²⁶

หนึ่ง ยังมีเงื่อนไขที่กำหนดเป็นเงื่อนไขเพิ่มเติมในสัญญาเช่าเรือสมัยใหม่เรียกว่า paramount clause ซึ่งปกติก็เป็นชื่อของเงื่อนไขที่กำหนดแบบของใบตราส่งที่นำเอาเงื่อนไขของ Hague Rules รวมเข้าไปด้วยในใบตราส่งนั่นเอง²⁷ และเนื่องจาก paramount clause เป็นเงื่อนไขที่เฉพาะกับใบตราส่งเท่านั้น จึงมีปัญหาวา กฎเกณฑ์หรือเงื่อนไขของ Hague Rules จะสามารถนำไปใช้บังคับกับสัญญาเช่าเรือได้หรือไม่ เมื่อ paramount clause ก็ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ²⁸

²⁶ ดูสัญญาเช่าเรือเพื่อขนส่งไม้. Nanyozai, clause 10; Sovconround, clause 37; Propcon, clause 10; Contwood, clause 12; Nubaltwood, clause 12; and Sovietwood, clause 12.

²⁷ ปกติ paramount clause จะเริ่มต้นด้วยข้อความว่า "ใบตราส่งนี้จะมีผลบังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งนี้ ยอมรับรวมถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับใบตราส่ง ซึ่งระบุอยู่ในผลการประชุมระหว่างประเทศ ณ กรุงบรัสเซล เมื่อ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 ..." ซึ่ง International Convention, dated Brussels 25 August 1924 ก็คือ Hague Rules นั่นเอง

²⁸ See Adamastos Shipping co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. (1959) A.C. 133; Carver, op.cit., paras.236,238; Cufley, op.cit., pp. 185-188; BIMCO, Bulletin, 1960, pp. 8201-8204; U.K. Freight, Demurrage and Defence Association, Ltd., Annual Report, 1970, pp. 18-20; and Journal of Business Law, 1967, p. 172.

6.2 ใบตราส่งและความสัมพันธ์กับสัญญาเช่าเรือ

ตามหลักการนั้น ใบตราส่งคือเอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานในการขนส่งสินค้าของเรือที่เดินประจำสายเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติใบตราส่งก็ทำได้ใช้จำกัดแต่เพียงการขนส่งสินค้าของสายเดินเรือประจำเท่านั้นไม่ แต่ยังมีใช้กับการขนส่งสินค้าตามสัญญาเช่าเรืออีกด้วย²⁹ โดยเหตุนี้เวลาที่มีการออกและใช้ใบตราส่ง จึงอาจทำให้เกิดปัญหาขึ้นได้หลายประการ เช่น ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ซึ่งอาจขัดแย้งกับที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ ทำให้เจ้าของเรือต้องมีความรับผิดชอบในสินค้าที่ทำการขนส่งเพิ่มขึ้นตามใบตราส่ง และเป็นปัญหาต่อไปได้อีกว่า ในกรณีเช่นนี้เจ้าของเรือควรจะได้รับสิทธิหรือมีหลักประกันเกี่ยวกับผลประโยชน์ของตน เพิ่มขึ้นตามหน้าที่รับผิดชอบที่เพิ่มขึ้นด้วยอย่างไรหรือไม่ ในหัวข้อนี้จะได้ศึกษาถึงลักษณะสำคัญของใบตราส่ง ข้อสังเกตเกี่ยวกับ Hague Rules และความสัมพันธ์ระหว่างใบตราส่งกับสัญญาเช่าเรือ

6.2.1 ลักษณะที่สำคัญของใบตราส่ง³⁰

ตามปกติใบตราส่งจะออกให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว โดยผู้ออกใบตราส่งอาจได้แก่นายเรือซึ่งทำหน้าที่แทนเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง หรือตัวแทนเรือซึ่งทำหน้าที่แทนนายเรือในบางกรณี บางครั้งใบตราส่งนี้อาจออกให้ในกรณีที่มีการส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของเรือก่อนเวลาบรรทุกสินค้าลงเรือก็มี กรณีเช่นนี้เอกสารดังกล่าวมักเรียกว่า "ใบรับสินค้าลงเรือ" ("received for shipment") ซึ่งในที่นี้จะไม่กล่าวถึง สำหรับกรณีที่มีการเช่าเรือ ผู้ตราส่งอาจมีข้อผูกพันกับเจ้าของเรือเช่นเดียวกับที่ผู้เช่ามีต่อเจ้าของเรือ แต่ก็ไม่จำเป็นต้องเสมอไป และการออกใบตราส่งนั้น โดยทั่วไปจะออกให้ภายหลังจากการทำสัญญา

²⁹ See Gilmore & Black, op.cit., pp.14, 172, 192, Carver, op.cit., para. 404; and Chorley & Giles, op.cit., p. 111.

³⁰ See Scrutton, op.cit., pp.1-11; Gilmore & Black, op.cit., p.87; and Chorley & Giles, op.cit., pp. 111-112, 160-175.

ขนส่งสินค้ากันก่อน เช่น สัญญาเช่าเรือ หรือสัญญาขนส่งสินค้าในสายเดินเรือประจำที่มีกร
จองระวางเรือกันล่วงหน้าก่อนแล้ว

ใบตราส่งจะระบุถึงสินค้าที่ขนส่งและเป็นการยืนยันว่าได้รับสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว
แล้ว พร้อมกับระบุว่าให้ส่งมอบสินค้าดังกล่าว ณ ที่หมายปลายทางแก่ผู้ใด นอกจากนี้ก็ยังมี
ข้อความเกี่ยวกับภาระวางเรือซึ่งอาจชำระล่วงหน้า หรือชำระเมื่อส่งมอบสินค้าก็ได้ กรณี
ที่เป็นการขนส่งในสายเดินเรือประจำ ใบตราส่งจะระบุรวมเงื่อนไขอื่น ๆ เอาไว้ทั้งหมด
ซึ่งอาจมีข้อความยักยอก ส่วนกรณีการเช่าเรือเงื่อนไขดังกล่าวบางกรณีจะกำหนดอ้างอิง
เงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือแทนการระบุไว้ในใบตราส่งซึ่งออกตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ

ลักษณะสำคัญของใบตราส่งก็คือ เป็นเอกสารซึ่งถือเสมือนว่าเป็นใบรับสินค้าอย่าง
หนึ่ง นอกจากนี้ กรณีที่เป็นการขนส่งสินค้าในสายเดินเรือประจำก็ยิ่งถือว่าใบตราส่ง หมาย
ความรวมถึง เป็นสัญญาขนส่งสินค้าก่อนออกใบตราส่งนั้นด้วย ส่วนกรณีที่ใบตราส่งซึ่งออก
ตามสัญญาเช่าเรือปกติจะถือว่าเป็นเอกสารหลักฐานของสัญญาขนส่งสินค้าก็ต่อเมื่อบุคคลที่สาม
ใดทรงหรือถือใบตราส่งนั้นอยู่ แต่ถ้ายู่ในมือของผู้เช่า ใบตราส่งนั้นก็ถือว่าเป็นเพียงใบรับ
สินค้าดังกล่าวแล้วเท่านั้น³¹

นอกจากเป็นใบรับสินค้า และเอกสารหลักฐานของสัญญาขนส่งสินค้าในบางกรณีดัง
กล่าวแล้ว ใบตราส่งยังมีลักษณะที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ เป็นเอกสารมหาชน (document
of title) กล่าวคือ ไม่เพียงแต่ผู้รับตราส่งซึ่งทรงใบตราส่งจะมีสิทธิรับมอบสินค้า ณ ที่
หมายปลายทางใดแล้ว ขณะที่สินค้ายังอยู่ในระหว่างทางหรือการขนส่ง ก็ยังสามารถเปลี่ยน
มือการเป็นเจ้าของสินค้าโดยการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งนั้นให้แก่ผู้ซื้อสินค้าได้อีกด้วย
เมื่อใบตราส่งเป็นเอกสารมหาชนจึงยอมให้ประโยชน์ในการค้าระหว่างประเทศได้ หรืออาจ
กล่าวได้ว่าใบตราส่งเป็นเอกสารเครดิตอย่างหนึ่งที่ใช้ในการชำระเงินซึ่งจะขาดเสียมิได้
สำหรับการค้าระหว่างประเทศทั่วโลก³² สำหรับฝ่ายผู้เช่าไม่ว่าจะเป็นผู้ขายหรือผู้ซื้อสินค้า

³¹ See Scrutton, op.cit., p. 46.

³² See Gilmore & Black, op.cit., p. 87.

หรือเป็นผู้ตราส่งสินค้าซึ่งยังมีไคซายก็ยอมจะใช้ใบตราส่งเป็นเอกสารหรือเครื่องมือสำหรับ
ดำเนินการค้าและการขนส่งตามความประสงค์ของตนได้³³

6.2.2 ข้อสังเกตเกี่ยวกับ Hague Rules

ตามที่กล่าวมาแล้วว่า กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ได้กำหนดเงื่อนไขของ
รวมเข้าเป็นเงื่อนไขในใบตราส่งเป็นจำนวนมาก และใบตราส่งดังกล่าวนี้ก็มีไคซาย
แต่เพียงการขนส่งสินค้าในสายเดินเรือประจำเท่านั้น แต่ยังใช้ตามสัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนด
ความผูกพันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่ง (มาตรา 1 (b)) เช่น กรณีที่มีการเปลี่ยน
มือใบตราส่งใหม่บุคคลที่สาม ฯลฯ อีกด้วย แต่พึงระลึกว่าสัญญาเช่าเรื่อนั้นมิได้อยู่ในบังคับหรือ
มีกำหนดไว้ใน Hague Rules รวมทั้งยังไม่มียุติสัญญาใด ๆ กำหนดเงื่อนไขเพื่อบังคับใช้
กับสัญญาเช่าเรือไว้ด้วย

ตามอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ (Brussels Convention) พ.ศ. 2467 มีจุด
มุ่งหมายที่สำคัญประการแรกคือ การกำหนดให้ใบตราส่งเป็นเอกสารมหาชนทั้งนี้ก็เพื่อให้
ความคุ้มครองผู้ทรงใบตราส่งให้มีสิทธิเป็นเจ้าของสินค้าซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง หรือให้ได้
รับค่าทดแทนสำหรับสินค้าดังกล่าว³⁴ ประการที่สอง ก็คือเพื่อป้องกันมิให้ผู้ตราส่งต้องเสีย
เปรียบเจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งจากการที่มีเงื่อนไขข้อยกเว้นความรับผิดชอบมากเกินไป
โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงื่อนไขเกี่ยวกับการละเลย (negligence clauses) ที่ระบุไว้ใน
ใบตราส่ง อย่างไรก็ตาม การป้องกันผู้ตราส่งดังกล่าวนี้ก็ทำได้คลุมถึงความผูกพันระหว่าง
ผู้เช่ากับเจ้าของเรือซึ่งผู้เช่าอาจอยู่ในฐานะที่เหนือกว่า หรือค้อยกว่าเจ้าของเรือก็ได้
กล่าวคือ อย่างน้อยที่สุดก็ให้ผู้ตราส่งมีฐานะที่จะฟ้องเงื่อนไขในสัญญาได้³⁵

³³ See Chorley & Giles, op.cit., p.111; Gram, op.cit., p.101;
Schaps & Abraham, op.cit., p.555; and Gilmore & Black, op.cit., p.192.

³⁴ See A Bagge, "Haagreglerna", Svensk Juristtidning
(Stockholm), 1923, p.234; and Capelle, op.cit., p.56.

³⁵ See Bagge, op.cit., p. 235.

ถ้าจะพิจารณาในแง่วิชาการแล้ว กฎเกณฑ์ของ Hague Rules ซึ่งกำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเกี่ยวกับสินค้า ก็มีความเหมาะสมที่จะนำไปใช้กับสัญญาเช่าเรือได้³⁶ อย่างไรก็ตาม ประเทศที่กำลังพัฒนาส่วนใหญ่เห็นว่า ผู้ตราส่งยังมีข้อเสียเปรียบ คือไม่อยู่ในฐานะที่ทัดเทียมกับฝ่ายเจ้าของเรือ เมื่อพิจารณาถึงข้อขัดแย้งระหว่างความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามสัญญาเช่าเรือกับตามใบตราส่ง ดังนั้น นักกฎหมายบางท่านจึงเห็นว่า ควรจะกำหนดเงื่อนไขของ Hague Rules ที่เกี่ยวข้องลงไว้ในสัญญาเช่าเรือด้วย³⁷

ทั้งนี้ถึงแม้ว่า ในบางกรณี เงื่อนไขของ Hague Rules อาจนำมาใช้กับการขนส่งสินค้าตามสัญญาเช่าเรือได้โดยไม่มีปัญหา แต่ถ้ากำหนดไว้โดยตรงในสัญญาเช่าเรือว่าใบตราส่งที่ออกให้นั้นใช้เงื่อนไขตาม Hague Rules ซึ่งผลก็คือ เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้าตามเงื่อนไขของ Hague Rules ซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง ส่วนความผูกพันระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าโดยทั่วไปก็ยังคงเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ³⁸

6.2.3 ปัญหาเกี่ยวกับการออกใบตราส่งตามสัญญาเช่าเรือ

6.2.3.1 หน้าที่ในการออกใบตราส่ง

ในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานจำนวนมากจะกำหนดให้มีการออกใบตราส่งตามสัญญาเช่าเรือเอาไว้ด้วย กรณีที่สัญญาเช่าเรือมิได้ระบุถึงการออกใบตราส่ง ปัญหามีว่า เจ้าของเรือมีหน้าที่ที่จะต้องออกใบตราส่งสำหรับสินค้าที่ขนส่งตามสัญญาเช่าเรือด้วยหรือไม่ กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ก็มีบัญญัติไว้แตกต่างกัน เช่น กฎหมายเยอรมัน และกลุ่มสแกนดิเนเวีย มิได้บังคับว่าจะต้องออกใบตราส่งให้เมื่อผู้ตราส่งสินค้านั้นต้องการ³⁹ กฎหมายอังกฤษกำหนดให้ถือปฏิบัติตามธรรมเนียมการค้าเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น⁴⁰ อย่างไรก็ตาม ใน

³⁶Ibid., p. 233.

³⁷See Capelle, op.cit., pp. 356-357; Wüstendörfer, op.cit., p. 278; and Carver, op.cit., para. 236.

³⁸See Carver, op.cit., para. 302.

³⁹See, for German law, HGB, section 642, and Schaps & Abraham, op.cit., p. 556; for Scandinavian law, Scandinavian Maritime Codes, section 95.

⁴⁰See Carver, op.cit., para. 53, note 28; and Scutter, op.cit., p. 405.

ทางปฏิบัติไม่ค่อยมีปัญหาเกิดขึ้นมากนัก เพราะส่วนใหญ่รายละเอียดในใบตราส่งมักจะสอดคล้องกับสัญญาเช่าเรือเสมอ

6.2.3.2 รายละเอียดและแบบของใบตราส่ง

ปัญหาว่าถ้อยคำหรือรายละเอียดและแบบของใบตราส่งจะต้องสอดคล้องกับเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือหรือไม่ประการใดนั้น ตามหลักทั่วไปถือว่าไม่อาจจะบังคับให้เจ้าของเรือออกใบตราส่งหรือพิมพ์หน้าท้องออกใบตราส่งที่มีเงื่อนไขซึ่งไม่สอดคล้องกับสัญญาเช่าเรือ กรณีที่ผู้เช่าเป็นผู้ทรงใบตราส่งก็ไม่ค่อยมีปัญหาเพราะสัญญาเช่าเรือยอมให้บังคับระหว่างกันอยู่แล้ว แต่กรณีที่ผู้ทรงใบตราส่งเป็นบุคคลอื่นซึ่งมิใช่ผู้เช่า ใบตราส่งนั้นยอมผูกพันเจ้าของเรือด้วย ฉะนั้น เพื่อให้ความผูกพันระหว่างบุคคลที่สามผู้ทรงใบตราส่ง กับเจ้าของเรือเป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือ ก็ควรระบุเงื่อนไขเกี่ยวกับอัตราค่าระวางเรือ ค่าขนถ่ายสินค้า เวลาปลดคทาเช่าเรือ เวลาคักคทาเช่าเรือ ความรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้าที่บรรทุกลงเรือ ฯลฯ เป็นต้น ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือลงไว้ในใบตราส่งด้วย

ตามหลักการแล้ว สัญญาเช่าเรือมาตรฐานส่วนมากจะกำหนดเงื่อนไขของการเช่าเรือไว้ในใบตราส่ง ซึ่งในทางปฏิบัติมักระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือว่าจะออกใบตราส่งเป็นแบบพิมพ์พิเศษกำหนดรายละเอียดในแบบพิมพ์ให้สอดคล้องกับเงื่อนไขต่าง ๆ ของสัญญาเช่าเรือ ทั้งนี้ก็เพื่อผลบังคับทางกฎหมายระหว่างเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่งดังกล่าวแล้ว⁴¹ สำหรับรายละเอียดของแบบพิมพ์ใบตราส่งดังกล่าวนี้อาจจะพิมพ์ไว้ในสัญญาเช่าเรือ

⁴¹See D.A.Davies, "Incorporation of charter party terms into a bill of lading", Journal of Business Law (London), 1966, pp. 326-334.

ก็ได้ เช่น ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือว่า "the bills of lading shall be prepared ... in the form enclosed on this charter"⁴² หรืออาจระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือว่าให้ใช้แบบพิมพ์ใบตราส่งมาตรฐานแบบใดแบบหนึ่ง ซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าเรือนั้นก็ได้ วิธีนี้มักถือปฏิบัติกันในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือสมัยใหม่ เช่น แบบ Polcoalvoy ข้อ 10 ซึ่งระบุไว้ว่า "Bills of lading shall be signed as per 'Polcoalbill' form ..."⁴³ อย่างไรก็ตาม บางครั้งก็มีข้อยกเว้นเกี่ยวกับอัตราค่าระวางเรือซึ่งอาจต้องระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือว่าการออกใบตราส่งนั้นจะกำหนดเงื่อนไขค่าระวางเรือกันอย่างไร เช่น ในแบบพิมพ์ Centrocon ข้อ 21 กำหนดไว้ว่าการออกใบตราส่งนั้นให้กำหนดเงื่อนไขค่าระวางเรือในอัตราที่ผู้เช่าหรือตัวแทนผู้เช่าต้องการ ("at any rate of freight that the charterers or their agents may require")

ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับ Hague Rules ก็จะต้องระบุอ้างอิงความเกี่ยวข้อนั้นไว้ในแบบพิมพ์ใบตราส่งดังกล่าวด้วย ซึ่งถ้าทำสัญญาเช่าเรือกันโดยใช้ใบตราส่งตามลักษณะนี้ ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งก็ต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของ Hague Rules ด้วย

⁴²See Genenco, clause 8; Welsh Coal Charter 1896, clause 5; Medcon, clause 7; Baltcon, clause 11; Scancon, clause 11; Centrocon clause 21; Austral, clause 16; Austwheat, clause 16; Meditore, clause 18; Necore, clause 18; Lamcon, clause 26; Genorecon, clause 26; Pixpinus, clause 6; Benacon, clause 18; Propcon, clause 9; Contwood, clause 10; Nubaltwood, clause 10; and Sovietwood, clause 10.

⁴³See also Sovorecon, clause 13 (Sovoreconbill); Murmapatit, clause 12 (Murmapatitbill); Sovconround, clause 19 (Sovconroundbill); Sovcoal, clause 9 (Sovcoalbill); and Nuvoy, clause 21 (Nuvoybill).

เกี่ยวกับการออกใบตราส่งตามสัญญาเช่าเรือ ยังมีเงื่อนไขที่มีข้อความซึ่งใช้โดยคำว่า "as presented" อันอาจเป็นปัญหาเกี่ยวกับรูปแบบและเนื้อหาของใบตราส่งได้ เช่น กรณีที่มีข้อความให้ออกใบตราส่งว่า "as presented without prejudice to this charter party"⁴⁴ หรือ "at such rate of freight as presented without prejudice to this charter party"⁴⁵ เงื่อนไขตามลักษณะเช่นนี้ ย่อมพิจารณาได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่ผู้เช่าในการร้องขอหรือเรียกรอให้ใบตราส่งให้แตกต่างไปจากสัญญาเช่าเรือได้ แต่ก็มีปัญหาว่าขอบเขตของสิทธิดังกล่าวนี้มีเพียงใด มีข้อเสนอแนะว่าวัตถุประสงค์ของเงื่อนไขนี้ก็เพื่อต้องการให้ผู้เช่ามีสิทธิเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้เช่าช่วงได้ตามความเหมาะสมในกรณีที่มีการเช่าช่วง กล่าวคือ ผู้เช่ารายแรกอาจต้องการหากำไรจากผู้เช่าช่วงในขณะที่ตลาดการวางเรือสูงขึ้น หรือตลาดการวางเรือตกต่ำก็ไม่อยากขาดทุนหรือให้ขาดทุนน้อยลง⁴⁶ ซึ่งวัตถุประสงค์ดังกล่าวนี้จะเห็นได้อย่างชัดเจนจากเงื่อนไขที่ว่า "at such rate of freight as presented" อย่างไรก็ตาม ยังมีปัญหาอีกว่า ตามเงื่อนไขนี้ผู้เช่าจะมีสิทธิที่จะเรียกรอให้ใบตราส่งแตกต่างไปจากเงื่อนไขเกี่ยวกับอัตราค่าวางเรือซึ่งกำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือได้หรือไม่ ความเห็นส่วนใหญ่เห็นว่าผู้เช่าไม่มี

⁴⁴ ข้อความนี้ส่วนมากจะมีใช้ในสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา แต่ไม่ใช้ในสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว; ดู Capelle, op.cit., p.281; Carver, op.cit., para. 427; and Scrutton, op.cit., p.65.

⁴⁵ See Gencon, clause 9; Nanyozai, clause 16; Baltpulp, clause 9; and Phoscon, clause 3. นอกจากนี้ บางแบบก็ยังคงกำหนดข้อความเป็นอย่างอื่น แต่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน เช่น แบบพิมพ์ C.(Ore) 7, clause 11; "the Captain to sign Bills of Lading at any Freight required by Charterers, not less than Chartered rate".

⁴⁶ See Carver, op.cit., para.427; Puchta, op.cit., p.132; and Jantzen, op.cit., p.150.

สิทธิคลังถาวร⁴⁷

เงื่อนไขการออกใบตราส่งซึ่งระบุแต่เพียงถ้อยคำว่า "as presented" นี้ อาจทำให้เข้าใจได้อีกว่า เงื่อนไขนี้เปิดโอกาสให้ผู้เช่ามีสิทธิเรียกร้องใบตราส่งตามความต้องการของผู้เช่าในลักษณะที่มีขอบเขตกว้างขวาง⁴⁸ แต่ในทางกลับกันก็มิได้เสนอแนะว่าเงื่อนไขคลังถาวรนี้มุ่งหมายที่จะให้ผู้เช่ามีสิทธิควบคุมลักษณะและเงื่อนไขของใบตราส่งใดบาง เนื่องจากการออกใบตราส่งนั้นมีโคคลุมถึงขอบเขตของการเดินทางในทะเล หรือการระบุมูลค่าสินค้าไม่ถูกต้อง หรือบทบัญญัติของกฎหมายของประเทศที่ทำการบรรทุกสินค้าซึ่งกำหนดไว้ขัดแย้งกับเงื่อนไขของ Hage Rules หรือการที่จะบังคับเจ้าของเรือมิให้ใช้สิทธิปิดผนึกสินค้าเพื่อให้ชำระหนี้แต่อย่างใด⁴⁹

ตามลักษณะนี้จะเห็นได้ว่าหน้าที่ของเจ้าของเรือในการออกใบตราส่งนั้น ถ้าปรากฏว่าเงื่อนไขในใบตราส่งแตกต่างกับเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือแล้วอาจเป็นปัญหายุ่งยากและโต้เถียงกันได้กรณีที่เจ้าของเรือเห็นว่าคนตกอยู่ในฐานะที่ต้องเสียภัย กล่าวคือ กรณีอาจเป็นว่า ใบตราส่งนั้นมีเงื่อนไขบังคับให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้ามากขึ้นจนอาจทำให้เจ้าของเรือไม่มีทางเรียกค่าทดแทนจากผู้เช่าได้ หรือกรณีที่ใบตราส่งกำหนดอัตราค่า

⁴⁷For English court decisions, see *Rodocanachi v. Milburn* (1886) 18 Q.B.D.67; *Kruger v. Moel Tryvan Ship Co.* (1907) A.C.272; *Arrospe v. Barr* (1881) 8 Sess.Cas. (4th series) 602, and other cases cited by *Carver, op.cit.*, paras.428-432; for Scandinavian court decisions, see *The Vestkyst I*, ND 1961, p.325 (Supreme Court of Norway); and for German case law, *Capelle, op.cit.*, p.281, and *Puchta, op.cit.*, p.131.

⁴⁸See *Smeesters & Winkelmolten, op.cit.*, vol. I, p.583; *Poor, op.cit.*, p.70; and *Jones v. Hough* (1879) 5 Ex.D.115; *Rayner v. Rederiaktiebolaget Condor* (1895) 2 Q.B. 289, cited by *Carver, op.cit.*, para. 432, and *Scrutton, op.cit.*, p.66.

⁴⁹See *Jantzen, op.cit.*, p.150; also, *Carver, op.cit.*, para. 427; and *Scrutton, op.cit.*, p.66.

ระวางเรือหรือค่าเรือเสียเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือก็อาจทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าคนนอยลง ซึ่งอาจเป็นผลให้ได้รับการชำระหนี้หรือค่าทดแทนนอยลงเมื่อเกิดกรณีพิพาทขึ้นด้วย⁵⁰ อย่างไรก็ตาม สัญญาเช่าเรือบางแบบก็กำหนดวิธีการแก้ปัญหาเกี่ยวกับอัตราค่าระวางเรือที่แตกต่างกันทำให้เจ้าของเรือเสียสิทธิยึดหน่วงเพื่อค่าทดแทนนอยลงไปใน โดยกำหนดค่าอัตราค่าระวางเรือตามใบตราส่งนอยกว่าค่าระวางเรือตามสัญญาเช่าเรือแล้ว จำนวนค่าระวางเรือที่ต่างกันนั้นจะต้องชำระให้แก่นายเรือขณะลงนามออกใบตราส่งนั้น⁵¹ เคยมีคำวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการคดีหนึ่งว่า เมื่อเจ้าของเรือต้องออกใบตราส่งตามเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือ ซึ่งระบุไว้ว่า "as presented without prejudice to this charter party" เจ้าของเรือปฏิเสธไม่ยอมลงนามเพื่อออกใบตราส่งซึ่งไม่มีการสลักหลัง เจ้าของเรือก็ยังมีสิทธิเรียกร้องค่าเรือเสียเวลาที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้าได้⁵²

เกี่ยวกับผลบังคับของ Hague Rules ที่มีต่อใบตราส่งที่ออกตามสัญญาเช่าเรื่อนั้น บทบัญญัติของ Hague Rules ในเรื่องนี้ก็ชัดเจนนัก กล่าวคือ ในมาตรา 1 (b) กำหนดไว้ว่า กฎเกณฑ์ของ Hague Rules จะใช้บังคับได้ก็ต่อเมื่อเป็นใบตราส่งที่ออกตามสัญญาเช่าเรือแสดงความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ทรงใบตราส่ง เช่น กรณีที่ใบตราส่งนั้นได้เปลี่ยนมือไปยังบุคคลที่สาม แต่ในมาตรา 5 ย่อหน้าที่ 2 ก็กลับกำหนดไว้อีกว่า บทบัญญัติทั้งหลายของอนุสัญญานี้จะไม่สามารถนำไปใช้กับสัญญาเช่าเรือได้ แต่สำหรับใบตราส่งซึ่งออกให้ในกรณีที่มิใช่สัญญาเช่าเรือ จะเป็นไปตามเงื่อนไขต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้

⁵⁰ See Gardner v. Trechmann (1884) 15 Q.B.D.154, cited by Davies, op.cit., p. 330.

⁵¹ See e.g. Gencon, clause 9.

⁵² See U.K. Freight, Demurrage and Defence Association Ltd., Annual Report, 1970, pp. 16-18.

ความเห็นของนักกฎหมายอังกฤษเกี่ยวกับบทบัญญัติของ Hague Rules ดังกล่าว มีแตกต่างกันไป Carver เห็นว่า ตามมาตรา 5 นั้น ผู้เช่าอาจต้องการให้ออกใบตราส่ง ให้มีรายละเอียดดังเช่นที่ระบุไว้ในมาตรา 3 ย่อหน้าที่ 3 ได้ กล่าวคือ ให้ใบตราส่งระบุ หรือแสดงถึงเครื่องหมายของสินค้า และจำนวนของหีบห่อ หรือชิ้น หรือปริมาณ หรือน้ำหนัก ตามจำพวกและสภาพของสินค้าที่ปรากฏอยู่ นอกจากนี้ Carver ยังได้เสนอแนะว่า เงื่อนไขในใบตราส่งควรจะเป็นไปตาม Hague Rules แม้ว่าเงื่อนไขดังกล่าวจะขัดแย้งกับ เงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือก็ตาม ส่วนเงื่อนไขอื่น ๆ ของสัญญาเช่าเรือที่ไม่ขัดแย้งกับ Hague Rules นั้น นายเรือก็อาจจะขอให้รวมกำหนดลงในใบตราส่งด้วยก็ได้ และในที่สุด Carver ก็กำหนดหลักเกณฑ์โดยอาศัยความเห็นของตนตามที่ได้อ้างมาแล้ว และตามมาตรา 5 ของ Hague Rules ว่า การตราส่งสินค้านั้นควรจะต้องบังคับตาม Hague Rules หรือไม่ก็ บังคับตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล ค.ศ. 1924 (Carriage of Goods by Sea Act 1924) หรือตามกฎหมายของประเทศอื่น ๆ⁵³ อย่างไรก็ตามก็ ความเห็นของ Carver ก็ยังไม่ชัดเจนนัก ส่วน Scrutton เห็นว่าตามมาตรา 5 ย่อ หน้าที่ 2 ของ Hague Rules นั้น เป็นบทบัญญัติซึ่งจะใช้โดยเคร่งครัดก็แต่เฉพาะกรณีที่ผู้ ตราส่งมิได้เป็นผู้เช่าเอง ส่วนใบตราส่งซึ่งออกให้ผู้อื่นนั้นเป็นแต่เพียงเสมือนใบรับสินค้า ทั่ว ๆ ไปเท่านั้น สำหรับเงื่อนไขตามมาตรา 3 ก็จำกัดเฉพาะกรณีที่สินค้าซึ่งอยู่ใน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ("carrier") หรือในบังคับของสัญญาขนส่งสินค้า ("contract of carriage") ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 1 ฉะนั้น เมื่อยังไม่มีผู้ขนส่ง หรือสัญญาขนส่ง สินค้า เงื่อนไขของ Hague Rules ก็ย่อมจะนำไปใช้บังคับไม่ได้จนกว่าใบตราส่งจะเป็น เอกสารที่บังคับความผูกพันระหว่างคู่กรณีในฐานะดังกล่าวแล้ว หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เงื่อนไขของ Hague Rules นั้นจะนำไปใช้บังคับแก่ผู้ตราส่ง ซึ่งเป็นผู้เช่าด้วยไม่ได้ และผู้ตรา ส่งซึ่งเป็นผู้เช่าด้วยนั้นก็ไม่สามารถเรียกร้องให้ออกใบตราส่งตามลักษณะดังกล่าวได้ จนกว่า จะมีสัญญาระหว่างคู่กรณีภายใต้บังคับของใบตราส่ง คือถ้าไม่มีสัญญาแสดงความผูกพันว่ามีการ

⁵³See Carver, op.cit., paras. 302, 428.

รับขนส่งสินค้ากันแล้ว จะยังไม่มีผู้ขนส่งตามความหมายของ Hague Rules นั้นเอง⁵⁴ สำหรับความเห็นของนักกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียก็เป็นทำนองเดียวกันกับความเห็นของ Carver⁵⁵

6.2.4 ความรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้าเมื่อเงื่อนไขของใบตราส่งขัดแย้งกับเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ

6.2.4.1 ผลของใบตราส่ง

เมื่อเงื่อนไขของใบตราส่งเกิดความแตกต่างไปจากเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือที่มีการออกใบตราส่งนั้น ก็มีปัญหาว่า เจ้าของเรือจะมีสิทธิและหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความผูกพันในใบตราส่งประการใด

ตามที่ได้อธิบายมาแล้วว่า ใบตราส่งเมื่ออยู่ในมือของผู้เช่าก็เป็นเพียงเสมือนกับใบรับสินค้าเท่านั้น แต่ถาใบตราส่งเปลี่ยนมือไปยังบุคคลที่สามในฐานะผู้ทรงใบตราส่งแล้ว บุคคลที่สามนั้นย่อมมีสิทธิที่จะเรียกร้องให้ส่งมอบสินค้าแก่ตนได้ ฐานะของบุคคลที่สามนั้นจึงแตกต่างกับผู้เช่า กล่าวคือ ใบตราส่งจะมีสภาพเป็นสัญญาต่างหากอีกฉบับหนึ่งระหว่างเจ้าของเรือกับบุคคลที่สามผู้ทรงใบตราส่งนั้น และเงื่อนไขของสัญญาหรือใบตราส่งดังกล่าวย่อมผูกพันผู้กรณไม่ว่าเงื่อนไขนั้นจะสอดคล้องกับสัญญาเช่าเรือหรือไม่ก็ตาม⁵⁶ ยิ่งกว่านั้น การที่ใบตราส่งเปลี่ยนมือไปยังบุคคลที่สามแล้ว โดยการขนส่งสินค้าได้ดำเนินไปตามปกติ ผลสำคัญที่ติดตามมาอีกก็คือ เงื่อนไขของ Hague Rules จะเข้ามามีผลผูกพันให้ผู้กรณต้องปฏิบัติตามสัญญาของ

⁵⁴ See Scrutton, op.cit., pp. 396, 429.

⁵⁵ See F. Sejersted, Om Haageglene, 2nd ed. (Oslo, 1949), p. 91.

⁵⁶ See Falkanger, op.cit., p. 63, note 14; Carver, op.cit., para. 406; Scrutton, op.cit., pp. 2, 46 and 54; Gilmore & Black, op.cit., p. 194; Scandinavian Maritime Codes, section 160, and Jantzen, op.cit., p. 457; HGB, section 656, and Schaps & Abraham, op.cit., p. 619; and Rodiere, op.cit., vol. I, p. 226.

ใบตราส่งนั้นด้วย⁵⁷ แต่ก็ยังมีปัญหาว่า ถ้าการเปลี่ยนมือใบตราส่งไปยังบุคคลที่สามเกิดขึ้น ภายหลังจากที่ได้มีการเริ่มต้นดำเนินการขนส่งแล้ว เงื่อนไขของ Hague Rules จะมีผล บังคับย้อนหลังไปถึงการขนส่งที่ได้ดำเนินการมาแล้วก่อนการเปลี่ยนมือใบตราส่งหรือไม่ ปัญหา ดังกล่าวนั้น Hague Rules ก็หาได้กำหนดกฎเกณฑ์ไว้โดยชัดเจนไม่ นักกฎหมายบางประเทศ เห็นว่า เมื่อมีการเปลี่ยนมือใบตราส่งไปยังบุคคลที่สามแล้วก็จะยอมจะเป็นไปตาม Hague Rules มาตรา 1 (b) กล่าวคือ เงื่อนไขของ Hague Rules จะมีผลบังคับย้อนหลังไป จนถึงตอนเริ่มต้นของการขนส่งสินค้าด้วย กฎหมายอังกฤษ กลุ่มสแกนดิเนเวีย และเยอรมัน ก็มีแนวโน้มเอียงไปในลักษณะนี้⁵⁸ อย่างไรก็ตาม กฎหมายของประเทศอื่น ๆ ก็ยังมีปัญหาอยู่ กล่าวคือ ยังไม่เป็นการแน่นอนว่าในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นก่อนการ เปลี่ยนมือใบตราส่งนั้น จะใช้เงื่อนไขของ Hague Rules มาบังคับแก่กรณีดังกล่าวได้หรือไม่ ปัญหาดังกล่าวนั้นว่าใครสร้างความยุ่งยากให้แก่เจ้าของเรือ ผู้เช่า ตลอดจนบุคคลที่สาม ซึ่งเป็นผู้ได้รับหรือทรงใบตราส่งอยู่เป็นอันมาก

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งนั้น ตามหลักทั่วไปจะไม่ลบหลู่หรือเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ ซึ่งมีอยู่เดิมแต่อย่างใด ทั้งนี้ไม่ว่าผู้เช่าจะเป็นผู้ทรงใบตราส่งนั้นหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่จะมีเงื่อนไข กำหนดความเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเมื่อมีการออกใบตรา ส่งไว้ในสัญญาเช่าเรือเท่านั้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ในระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่านั้น

⁵⁷ ดู Hague Rules มาตรา 1(b) และมาตรา 3 ย่อหน้าที่ 8.

⁵⁸ See, for English law, *Scrutton, op.cit.*, p.407, and *Carver, op.cit.*, para. 253; Scandinavian law, *NJA II 1936*, p. 589, and *Sejersted, op.cit.*, p. 35; and German law, *Schaps & Abraham, op. cit.*, p. 652.

จะยังคงมีเอกสารที่มีผลบังคับความสัมพันธ์ระหว่างกันอยู่อย่างเดียวกันคือสัญญาเช่าเรือนั่นเอง⁵⁹ อย่างไรก็ตามก็ ฎหมายบางประเทศก็กำหนดหลักเกณฑ์แตกต่างไปจากหลักทั่วไปนี้ เช่น ฎหมายเบลเยียม ถือหลักว่า เงื่อนไขของใบตราส่งไม่ว่าจะสอดคล้องกับเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือหรือไม่ก็ตาม ย่อมจะกำหนดสิทธิและหน้าที่ที่คู่กรณีทุกฝ่ายจะต้องปฏิบัติตามความผูกพันดังกล่าว นอกจากจะได้อำนาจเงื่อนไขขอยกเว้นเอาไว้ในสัญญาเช่าเรือว่า "as presented without prejudice to the charter party"⁶⁰ ยิ่งกว่านั้น ฎหมายสวีเดน บางกรณีศาลสูงสวีเดนก็วินิจฉัยว่า ใบตราส่งเป็นเอกสารซึ่งออกให้ในภายหลัง ด้วยเหตุนี้ ผู้เช่าจึงไม่ควรต้องมีความผูกพันตามเงื่อนไขที่เป็นโทษหรือทำให้ผู้เช่าหมดโอกาสที่จะป้องกันผลประโยชน์ของตนเอง⁶¹

ตามหลักทั่วไปดังกล่าวแล้ว ก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับกรณีที่การออกใบตราส่งนั้นได้ออกให้แก่ผู้ตราส่งซึ่งมิใช่ผู้เช่าหรือตัวแทนของผู้เช่า แต่มาต่อมาในภายหลังใบตราส่งดังกล่าวได้เปลี่ยนมือไปยังผู้เช่าอีก กรณีเช่นนี้ จะนำเงื่อนไขของ Hague Rules มาใช้บังคับโดยถือว่าผู้เช่าเป็นผู้รับมอบสินค้าได้หรือไม่ เกี่ยวกับปัญหานี้มีคดีในศาลอังกฤษระหว่าง President of India โจทก์ กับ Metcalfe จำเลย ค.ศ. 1970 ซึ่งศาลวินิจฉัยว่าความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าสำหรับกรณีเช่นนี้ ย่อมอยู่นอกเหนือการบังคับของสัญญาเช่าเรือ⁶²

⁵⁹ See Falkanger, op.cit., p.62; Carver, op.cit., para.404; Scrutton, op.cit., pp.2, 46; Poor, op.cit., p.68; Jantzen, op.cit., pp.149, 513; Sejersted, op.cit., p.35; Rørdam, op.cit., p.89; Schaps & Abraham, op.cit., p.619; Capelle, op.cit., p.117; and Rodière, op.cit., vol. I p.226.

⁶⁰ See Smeesters & Winkelmolten, op.cit., vol I, pp.576, 583.

⁶¹ See F. Schmidt and others, Huvudlinjer i svensk fraktratt, and ed. (Stockholm, P.A. Norstedt & Söners förlag, 1962).

⁶² See President of India v. Metcalfe (1970) 1 Q.B.289, C.A., cited by Carver, op.cit., para. 405.

ตามลักษณะนี้จะเห็นได้ว่า กรณีที่เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือขัดแย้งหรือไม่ตรงกับเงื่อนไขของใบตราส่งซึ่งบังคับตามกฎหมายของ Hague Rules และเมื่อมีการเปลี่ยนมือใบตราส่งไปยังบุคคลที่สามแล้ว เจ้าของเรือยอมตกอยู่ในฐานะที่มีความผูกพันเกี่ยวกับการขนส่งในคราวเดียวกันนั้น 2 ประการ กล่าวคือ มีความผูกพันตามสัญญา คือสัญญาเช่าเรือกับผู้เช่าประการหนึ่ง และมีความผูกพันตามกฎหมาย หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ คือ Hague Rules กับผู้ทรงใบตราส่งอีกประการหนึ่ง ลักษณะเช่นนี้จึงทำให้เกิดความยุ่งยากในการพิจารณาความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเป็นอันมาก

ปัญหาในทางปฏิบัติที่สำคัญเมื่อมีการขัดแย้งกันระหว่างเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือกับของใบตราส่งดังกล่าวนี้ก็คือ ปัญหาความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเกี่ยวกับสินค้าในกรณีที่ใบตราส่งซึ่งออกให้แก่ผู้เช่าได้เปลี่ยนมือจากผู้เช่าไปยังบุคคลที่ 3 กล่าวคือ สัญญาเช่าเรือมักจะกำหนดเงื่อนไขความรับผิดชอบของเจ้าของเรือไว้ แตกต่างกับกฎหมายของ Hague Rules อยู่บ่อย ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงื่อนไขที่ใช้กันมากก็ได้แก่ "Owner's Responsibility Clause" ของแบบพิมพ์ Gencon ข้อ 2 ซึ่งกำหนดให้เจ้าของเรือได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากความผิดหรือความละเลยของนายเรือ หรือคนประจำเรือ รวมทั้งกรณีที่เกี่ยวข้องกับการขาดความพยายามที่จะทำให้เรือมีความเหมาะสมกับทะเล เว้นแต่กรณีที่มีการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำที่ไม่ถูกต้องหรือการละเลยในการจัดเก็บสินค้าเท่านั้นที่เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบ⁶³ ดังนั้น ถ้าสินค้าได้รับความเสียหายเนื่องจากนายเรือขาดความพยายามที่จะทำให้เรือเหมาะสมกับทะเลตามหน้าที่ของตนแล้ว ฯลฯ เจ้าของเรือยอมอยู่ในฐานะที่ต้องรับผิดชอบแตกต่างกันตามเอกสาร 2 ฉบับ กล่าวคือ ได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้เช่าตามสัญญาเช่าเรือ กับต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายดังกล่าวและมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าทดแทนความเสียหายนั้นให้แก่ผู้ทรงใบตราส่งตามใบตราส่งด้วย⁶⁴ และเมื่อเจ้าของเรือต้องจ่ายค่าทดแทนดังกล่าว

⁶³ ดูรายละเอียดเกี่ยวกับเงื่อนไขข้อ 2 ของแบบพิมพ์ Gencon ในข้อ 6.1.3.

⁶⁴ See *Coast Lines Ltd. v. Hudig and Veder Chartering N.V.*

(1972) 1 Lloyd's Rep. 53.

ตามปกติเจ้าของเรือก็ต้องพยายามได้เบี่ยหรือเรียกวงค่าทดแทนนั้นจากผู้เช่าซึ่งต้องรับผิดชอบตามสัญญาเช่าเรือ อย่างไรก็ตามก็ดี สิทธิของเจ้าของเรือดังกล่าวก็ยังไม่ชัดเจนนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทางปฏิบัติก็เกิดปัญหายุ่งยากไม่น้อย กล่าวคือ มีปัญหาขัดข้องเกี่ยวกับระยะเวลาที่ผ่านพ้นไป รวมตลอดทั้งพยานหลักฐานต่าง ๆ ก็อยู่กระจัดกระจายกัน ฉะนั้น วิธีการที่เจ้าของเรือจะเรียกวงเพื่อได้เบี่ยเอาจากผู้เช่าในทางปฏิบัติจึงไม่ง่ายนัก

6.2.4.2 สิทธิในการได้เบี่ยหรือเรียกวงค่าทดแทนของเจ้าของเรือเมื่อต้องรับผิดชอบเพิ่มขึ้นตามใบตราส่ง

บางครั้ง ปัญหาเกี่ยวกับการใช้สิทธิได้เบี่ยกรณีนี้อาจคาดคะเนหรือทราบล่วงหน้าได้ว่า เมื่อความรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้าตามสัญญาเช่าเรือขัดแย้งกับความรับผิดชอบตามใบตราส่งตนควรจะปฏิบัติอย่างไร โดยการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้ในสัญญาเช่าเรือ เช่น ตามแบบพิมพ์ Genorecon ข้อ 26 ซึ่งระบุว่า :

"The Master shall sign Bills of Lading as printed below without prejudice to this charter party. The Charterers shall indemnify the Owners if the Owners are held liable under the Bills of Lading in respect of any claim for which the Owners are not liable towards the Charterers under this charter party"⁶⁵

กล่าวคือ ถ้าเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบตามใบตราส่งนอกเหนือจากความรับผิดชอบตามสัญญาเช่าเรือแล้ว เมื่อเจ้าของเรือเรียกวง ผู้เช่าก็ต้องชำระส่วนที่อยู่นอกเหนือจากความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามสัญญาเช่าเรือกลับคืนให้แก่เจ้าของเรือ

อนึ่ง สำหรับกรณีที่เป็นกรณีการเช่าเรือตามระยะเวลาที่มีข้อสังเกต คือ มักจะมีเงื่อนไขกำหนดให้ผู้เช่าต้องชำระค่าทดแทนให้แก่เจ้าของเรือเมื่อเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อภาระไปก่อนในทุกกรณี รวมทั้งกรณีที่ต้องรับผิดชอบต่อภาระจากการลงนามเพื่อออกใบตราส่งของนายเรือด้วย⁶⁶

⁶⁵ See also Lamcon, clause 26; Sovorecon, clause 13; Murmapatit, clause 12; and Scancon, clause 11.

⁶⁶ See Baltime, clause 9.

อนึ่ง BIMCO ได้กำหนดเงื่อนไขการปลดเปลื้องความเสียหาย ("Redress Clause 1968") โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจะให้ใช้เป็นเงื่อนไขเพิ่มเติมลงในสัญญาเช่าเรือ เงื่อนไขนี้มีสาระสำคัญคือ :

"ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งตามสัญญาเช่าเรือต้องถูกบังคับให้ชำระเงิน หรือต่อสู้คดีการเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลที่สามตามใบตราส่ง หรือเพราะเหตุอย่างอื่นซึ่งอยู่ในลักษณะที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามสัญญาเช่าเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือแล้ว คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องชำระค่าทดแทนให้แก่คู่สัญญาฝ่ายแรกสำหรับการสูญหาย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงซึ่งคู่สัญญาฝ่ายแรกได้สูญหายเสียหาย หรือใช้จ่ายไป อย่างไรก็ดี การชำระค่าทดแทนอันเนื่องมาจากการต่อสู้คดีการเรียกร้องค่าเสียหายของคู่สัญญาฝ่ายแรกตามเงื่อนไขนี้ ย่อมจะลดลงเท่ากับจำนวนที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้นต้องรับผิดชอบต่อผู้เรียกร้องซึ่งไต่ฟ้องคดีตนโดยตรงอีกโสดหนึ่งควย"

แต่เนื่องจากสัญญาเช่าเรือส่วนมากหาได้มีเงื่อนไขลักษณะเช่นนี้กำหนดไว้ไม่ ทำให้สิทธิที่จะได้รับค่าทดแทนเพื่อปลดเปลื้องความเสียหายของเจ้าของเรือขาดความแน่นอน อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่เงื่อนไขของใบตราส่งกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบมากกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือ กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ส่วนมาก เช่น อังกฤษ เยอรมัน กลุ่มสแกนดิเนเวีย และฝรั่งเศส เป็นต้น ก็ยอมรับสิทธิไต่เบี่ยหรือเรียกร้องค่าทดแทนจากผู้เช่าของเจ้าของเรือ⁶⁷ แต่ปัญหาอาจเกิดขึ้นได้อีกว่า กรณีที่ความรับผิดชอบดังกล่าวนี้เป็นผลเนื่องมาจากผลบังคับของ Hague Rules (ซึ่งกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเอาไว้) อยู่ก่อนแล้ว ผลจะเป็นเช่นไร

⁶⁷See, for English law, *Kruger v. Moel Tryvan Ship Co.* (1907) A.C. 272, Cited by Carver, *op.cit.*, paras. 428,434; and by Scrutton, *op.cit.*, p.65; for German law, *Schaps & Abraham, op.cit.*, p.653, and Puchta, *op.cit.*, p.84; Scandinavian law, *Scandinavian Maritime Codes*, section 95; and French law, *Rodière, op.cit.*, p.226, note (1).

ตามกฎหมายอังกฤษ กำหนดให้ผู้เช่ามีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าทดแทนให้แก่เจ้าของเรือสำหรับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือส่วนที่เพิ่มขึ้นตามใบตราส่ง และกรณีที่เขาได้ให้นายเรือลงนามเพื่อออกใบตราส่งที่มีผลบังคับให้เขาเรือต้องรับผิดชอบเพิ่มขึ้นตามเงื่อนไขของใบตราส่งก็ย่อมเป็นการผูกมัดผู้เช่าให้ต้องชำระค่าทดแทนให้แก่เจ้าของเรือด้วย⁶⁸ เกี่ยวกับปัญหาความรับผิดชอบของเจ้าของเรือที่เพิ่มขึ้นเนื่องมาจากผลบังคับของ Hague Rules นั้น ในคดีระหว่าง Coast Line Ltd. โจทก์ กับ Hudig and Veder Chartering N.V. จำเลย ค.ศ.1972 ศาลวินิจฉัยว่า ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือที่เพิ่มขึ้นเนื่องจาก paramount clause⁶⁹ ในใบตราส่ง ซึ่งรวมเอากฎเกณฑ์ของ Hague Rules ไว้ในนั้นมีผลบังคับให้ผู้เช่าต้องมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้นด้วย⁷⁰ จึงอาจกล่าวได้ว่า เมื่อใดนำกฎเกณฑ์ของ Hague Rules มาใช้บังคับแล้ว ก็ไม่มีทางที่จะทำให้ผู้เช่าสามารถอ้างเอาสิทธิตามสัญญาเช่าเรือมาป้องกันหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบอันเนื่องมาจากใบตราส่งได้⁷¹ พึงสังเกตว่า ตามกฎหมายอังกฤษรวมทั้งกฎหมายของประเทศอื่น ๆ มักจะนำเอากฎเกณฑ์ของ Hague Rules มาใช้บังคับเสมอโดยไม่ต้องคำนึงว่าใบตราส่งนั้น ๆ จะมีเงื่อนไขเป็นประการใด เพราะแม้จะเป็นใบตราส่งซึ่งออกตามสัญญาเช่าเรือและสำหรับผู้เช่าก็เป็นเสมือนเพียงใบรับสินค้าก็ตาม แต่เมื่อได้เปลี่ยนมือไปแล้วจะมีสภาพเป็นสัญญาระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่งตามความหมายของ Hague Rules ทั้งนี้⁷²

⁶⁸ See Carver, op.cit., para. 434.

⁶⁹ paramount clause เป็นเงื่อนไขที่กำหนดเพิ่มเติมในสัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดลักษณะของใบตราส่งที่นำเอากฎเกณฑ์ของ Hague Rules รวมไว้ด้วย ดูข้อ 6.1.3.

⁷⁰ See Coast Line Ltd. v. Hudig and Veder Chartering N.V. (1972) 1 Lloyd's Rep. 53, op.cit.,

⁷¹ See F.J.J. Cadwallader, "The shipowner's indemnity", Journal of Business Law, (London, 1972), pp. 191-194.

⁷² See Carver, op.cit., para. 247.

ตามกฎหมายคุ้มครองสแกนดิเนเวียกำหนดให้ผู้เช่ามีหน้าที่ต้องชำระค่าทดแทนให้แก่เจ้าของเรือในเมื่อเงื่อนไขตามใบตราส่งแตกต่างกับเงื่อนไขตามสัญญาเช่าเรือ และเป็นผลทำให้เจ้าของเรือต้องมีความรับผิดชอบเพิ่มขึ้นกว่าที่มีอยู่ตามสัญญาเช่าเรือเช่นกัน⁷³ อย่างไรก็ตาม ศาลสูงสวีเดนเคยวินิจฉัยว่า เมื่อได้นำ Hague Rules มาใช้บังคับแล้ว เจ้าของเรือจะไม่ได้รับค่าทดแทนแต่อย่างใด เพราะถือว่าความรับผิดชอบที่เพิ่มขึ้นนั้นเป็นผลจากการบังคับตาม Hague Rules ซึ่งเจ้าของเรือได้รับการคุ้มครองอยู่แล้ว เว้นแต่สัญญาเช่าเรือจะมีเงื่อนไขกำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิไล่เบียดหรือเรียกร้องค่าทดแทนได้ คดีนี้ฝ่ายเจ้าของเรืออ้างเหตุผลว่าผู้เช่ามีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าทดแทนให้แก่ตน และอ้างว่าเหตุผลดังกล่าวเป็นผลมาจากเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือแบบ Gencon ข้อ 2 ("Owner's Responsibility Clause") และข้อ 9 ("The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this charter party ...") เมื่อเป็นสัญญาเช่าเรือด้วยกันก็ควรจะมีผลตามเงื่อนไขดังกล่าวนี้ด้วย อย่างไรก็ตาม ศาลสูงสวีเดนก็หาได้ยอมรับฟังเหตุผลดังกล่าวนี้ไม่⁷⁴

ตามกฎหมายฝรั่งเศสยอมให้เจ้าของเรือมีสิทธิไล่เบียดหรือเรียกร้องค่าทดแทนจากผู้เช่าตามเงื่อนไขความรับผิดชอบในสัญญาเช่าเรือ สำหรับความเสียหายซึ่งเจ้าของเรือได้ชำระให้กับผู้ทรงใบตราส่งที่ออกตามสัญญาเช่าเรือและใบตราส่งนั้นอยู่ในบังคับของ Hague Rules ได้⁷⁵

⁷³ See Scandinavian Maritime Codes, section 95, third paragraph.

⁷⁴ See "The Vestkyst I", ND 1961, p.325 (Supreme Court of Norway); and Jantzen, op.cit., p. 152.

⁷⁵ See Jorgenson v. Dumartin (Terösand), Cour de Cassation 14.5. 1967, DMF 1967, p. 615.

6.3 ความรับผิดชอบค่าเสียหายในการขนส่งสินค้าของผู้รับมอบ สินค้าและสิทธิและหน้าที่ของเจ้าของเรือและผู้เช่า

6.3.1 ความรับผิดชอบสำหรับค่าเสียหายในการขนส่งสินค้า

6.3.1.1 ความรับผิดชอบของผู้รับมอบสินค้า

ตามหลักทั่วไป ผู้รับมอบสินค้า (receiver) ซึ่งได้รับมอบสินค้าตามใบตราส่ง จะต้องรับผิดชอบค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้านั้นต่อเจ้าของเรือ เช่น การระวางเรือ ค่าเรือเสียหาย เป็นต้น และถ้าผู้รับมอบสินค้าไม่ยอมรับค่าเสียหายดังกล่าว เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อเป็นประกันสำหรับการเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวได้ ด้วย หลักทั่วไปนี้อาจใช้กับกรณีที่มีการเปลี่ยนกรรมสิทธิในสินค้าตามใบตราส่งใดด้วย เช่น กฎหมายอังกฤษกำหนดให้ผู้รับตราส่ง (Consignee) หรือผู้รับการสลักหลัง (endorsee) จะต้องรับผิดชอบในการระวางเรือ ค่าเรือเสียหาย และค่าเสียหายอย่างอื่นในการดำเนินการเพื่อส่งมอบกรรมสิทธิในสินค้าให้แก่ตน⁷⁶ กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียและเยอรมัน กำหนดให้ผู้รับมอบสินค้าโดยแท้จริงเท่านั้นที่ต้องเป็นผู้รับผิดชอบ⁷⁷ เป็นต้น

ความรับผิดชอบของขนส่งของผู้รับมอบสินค้านี้ ปกติผู้รับมอบสินค้าจะได้รับแจ้งเป็นหนังสือก่อนว่าค่าเสียหายมีเป็นประการใดบ้าง แต่กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ก็กำหนดแบบหรือลักษณะของการแจ้งเป็นหนังสือดังกล่าวไม่เหมือนกัน เช่น กรณีที่มีการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้าเป็นต้นว่า ค่าเรือเสียหายในการบรรทุกสินค้า ย่อมสามารถเรียกร้องเอา ผู้รับมอบสินค้า โดยการทำบันทึกสลักหลังในใบตราส่งได้เสมอ⁷⁸ อย่างไรก็ดี กรณีนี้ยังมีความเห็นขัดแย้งกันอยู่ว่า การที่จะบังคับให้ผู้รับมอบสินค้านับรับผิดชอบค่าเสียหายดังกล่าวได้ ต้องแจ้งโดยการสลักหลังดังกล่าวแล้ว หรือว่าจะต้องอ้างอิงถึงเงื่อนไข

⁷⁶ ดูพระราชบัญญัติว่าด้วยใบตราส่ง ค.ศ. 1855 (Bill of Lading Act, 1855) มาตรา 1.

⁷⁷ See Scandinavian Maritime Codes, section 112; and HGB, section 614.

⁷⁸ See Tiberg, op.cit., p. 588.

ไซของสัญญาเช่าเรือที่เหมาะสมนับสนุนตามสมควรในใบตราส่งด้วย กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียถือหลักตามความเห็นแรก⁷⁹ ส่วนกฎหมายอเมริกันและเยอรมันถือหลักตามความเห็นหลัง⁸⁰ สำหรับกฎหมายอังกฤษมีหลักเกณฑ์ที่ยังไม่ชัดเจนและยังมีข้อเสนอนេះอีกว่า ผู้รับมอบสินค้าจะรับผิดชอบค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกสินค้าก็ต่อเมื่อมีเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรือว่า "freight and all other conditions as per charter"⁸¹ สำหรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า เป็นต้นว่า ค่าระวางเรือ ค่าเรือเสียเวลาในการขนถ่ายสินค้านั้น ผู้รับมอบสินค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบก็แต่โดยการทำบันทึกอ้างถึง เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือที่เหมาะสมลงในใบตราส่ง⁸²

เมื่อพิจารณาถึงความต้องการของทั้งฝ่ายเจ้าของเรือ และฝ่ายผู้รับมอบสินค้าคือปัญหาการเรียกวงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้าว่าจะต้องสลักหลังหรือทำบันทึกลงในใบตราส่งเพื่อบังคับให้ผู้รับมอบสินค้าเป็นฝ่ายรับผิดชอบแล้ว นับว่ายังไม่มียุทธศาสตร์ที่เหมาะสมและแน่นอนที่จะใช้บังคับความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณี กล่าวคือ ฝ่ายเจ้าของเรือนั้นยอมต่อการทราบหลักเกณฑ์ที่แน่นอนที่จะเรียกร้องให้ผู้รับมอบสินคารับผิดชอบตามสิทธิของตนที่ปรากฏในใบตราส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อความรับผิดชอบของผู้เช่าได้สิ้นสุดลงตามเงื่อนไขการหมดอายุของสัญญาเช่าเรือหรือเงื่อนไขอย่างอื่น ส่วนฝ่ายผู้รับมอบสินค้านั้นเมื่อได้รับหรือเป็นผู้ทรงใบตราส่งปกติก็ยอมต่อการทราบว่าตนจะถูกเรียกร้องให้รับผิดชอบกรณีใด อย่างไรก็ตามหรือไม่ และเมื่อต้องรับผิดชอบแล้วจะต้องรับผิดชอบเป็นจำนวนเท่าใด ยิ่งกว่านั้นกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ก็ถือหลักต่างกันและไม่ชัดเจนเพียงพอ จึงยิ่งทำให้เกิดปัญหายุ่งยากและไม่มีความแน่นอนเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของเจ้าของเรือและผู้รับมอบสินค้าตามข้อผูกพันในใบตราส่งยิ่งขึ้น

⁷⁹ See Scandinavian Maritime Codes, section 160.

⁸⁰ See Tiberg, op.cit., p.586, notes 3 and 4.

⁸¹ See Carver, op.cit., paras.1299-1300; U.K.Freight, Demurrage and Defence. Association, Ltd., Annual Report, 1970, pp.16-18; and Scrutton, op.cit., pp. 56-57.

⁸² See Tiberg, op.cit., p. 588.

6.3.1.2 ความรับผิดชอบของผู้เช่า

เมื่อมีการออกใบตราส่งตามสัญญาเช่าเรือและมีการส่งมอบสินค้าตามใบตราส่งแล้ว ตามปกติเจ้าของเรือต้องดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายในการขนส่งสินค้าจากผู้รับมอบสินค้า ซึ่งเป็นผู้ทรงใบตราส่ง ไม่ว่าค่าเสียหายที่เรียกร้องนั้นจะเป็นการระวางเรือ หรือค่าเรือเสียหาย เวลา ซึ่งตามหลักการแล้วผู้เช่าก็ยังคงรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือตามสัญญาเช่าเรืออยู่

อย่างไรก็ดี กฎหมายของบางประเทศก็กำหนดข้อยกเว้นหลักดังกล่าวนี้ กล่าวคือ มีการจำกัดขอบเขตหรือกำหนดการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่าซึ่งเรียกว่า legal "cesser" เพื่อนำมาใช้บังคับในกรณีที่สัญญาเช่าเรือไม่มีเงื่อนไขดังกล่าวนี้ กฎหมายเยอรมันและกลุ่มสแกนดิเนเวียกำหนดว่า กรณีที่จะมีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับมอบสินค้า ถ้าปรากฏว่า เจ้าของเรือมิได้ใช้หรือยกเลิกสิทธิยึดหน่วงสินค้าและจัดส่งมอบสินค้าไปแล้ว เจ้าของเรือย่อมต้องเสียสิทธิที่จะเรียกร้องเอาจากผู้เช่าภายในขอบเขตซึ่งตนได้เรียกร้องเอาจากผู้รับมอบสินค้าสำหรับค่าเสียหายต่าง ๆ ซึ่งผู้เช่าต้องรับผิดชอบ แต่เจ้าของเรือจะไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องเอาจากผู้เช่าปรากฏว่า กรณีเช่นนั้นเป็นผลทำให้ผู้เช่าได้รับประโยชน์ที่ไม่สมควรจากความเสียหายของเจ้าของเรือ รวมทั้งไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องเอาจากผู้เช่า เฉพาะส่วนซึ่งเมื่อขายสินค้าที่ยึดหน่วงแล้วก็ยังไม่เพียงพอต่อความเสียหายซึ่งผู้เช่าต้องรับผิดชอบ ในกรณีที่มีการยึดหน่วงสินค้า⁸³ สำหรับกฎหมายอังกฤษมีลักษณะแตกต่างออกไป คือ ถ้อยหลักทั่วไป โดยไม่มี legal cesser สำหรับความรับผิดชอบของผู้เช่ากำหนดไว้ ฉะนั้น ผู้เช่าจึงยังคงต้องรับผิดชอบในการระวางเรือ และค่าเรือเสียหายเวลาอย่างเต็มที่ โดยไม่คำนึงว่า ความรับผิดชอบนั้นผู้รับมอบสินค้าจะมีส่วนรวมรับผิดชอบอยู่หรือไม่⁸⁴ อย่างไรก็ดี แม้จะไม่มี legal cesser แต่การจำกัดขอบเขตหรือกำหนดการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่า ก็สามารถกระทำได้โดยการกำหนดเป็นอีกเงื่อนไขหนึ่งในสัญญาเช่าเรือ ซึ่งเรียกว่า "cesser clause" กฎหมายอเมริกันก็ถ้อยหลักอย่างเดียวกับกฎหมายอังกฤษ⁸⁵ ส่วนกฎหมาย

⁸³ See HGB, sections 625-626, and Scandinavian Maritime Codes, section 117, also Tiberg, op.cit., p. 601.

⁸⁴ See Carver, op.cit., paras. 1203 and 1311.

⁸⁵ See Tiberg, op.cit., p. 599.

ฝรั่งเศสถือหลักว่าผู้เช่ายังต้องรับผิดชอบการวางเรือและค่าเรือเสียเวลาอย่างเต็มที่เสมอ⁸⁶
อนึ่ง มีแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานเพียง 2-3 แบบที่มีเงื่อนไขกำหนดไว้โดยชัด
แจ้งใหญ่เช่ายังต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ซึ่งผูกพันตามสัญญาเช่า
เรือ กรณีเช่นนี้ legal cesser จึงยอมนำมาใช้บังคับไม่ได้⁸⁷

6.3.2 สิทธิยึดหน่วงสินค้าของเจ้าของเรือ

กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ส่วนมากจะกำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะยึดหน่วงสิน
ค้าเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ที่เรียกกรองได้ และปกติสิทธิยึดหน่วงตามกฎหมายจะสิ้นสุดลงทันที
ที่ที่ใดส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับมอบสินค้า⁸⁸ อย่างไรก็ตาม ขอบเขตและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสิทธิยึด
หน่วงนี้ก็แตกต่างกันไปตามลักษณะของกฎหมายของประเทศต่าง ๆ

กฎหมายอังกฤษ กำหนดให้การยึดหน่วงสินค้าของเจ้าของเรือนั้นมีเพียงสิทธิยึดหน่วง
หรือครอบครองสินค้าเอาไว้จนกว่าจะได้รับการชำระหนี้ที่เรียกกรองแล้วเท่านั้น แต่มิได้ให้
สิทธิที่จะขายสินค้าได้ แมว่าการยึดหน่วงสินค้าดังกล่าวจะมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นก็ตาม⁸⁹ ในกรณี
ที่เจ้าของเรือฝากสินค้าไว้ในคลังสินค้า เจ้าของเรือจะสามารถยึดหน่วงสินค้านั้นไว้ได้ก็แต่
โดยการแจ้งให้เจ้าของคลังสินค้าได้ทราบเป็นหนังสือ⁹⁰ และตาม Common Law ของอังกฤษ
สิทธิยึดหน่วงของเจ้าของเรือจะสามารถกระทำได้เพียงเพื่อการเรียกกรองในคราววางเรือและ
การให้แบ่งส่วนความรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดจากภัยพิบัติทางทะเลรวมกันเท่านั้น แต่มีอาจ
ยึดหน่วงสินค้าเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้เป็นอย่างอื่น เช่น ค่าเรือเสียเวลาหรือการวางเรือ
สำหรับระวางเรือที่วางซึ่งไม่ได้บรรทุกสินค้า เป็นต้น เว้นแต่สัญญาเช่าเรือจะระบุไว้เป็น
อย่างอื่น⁹¹

⁸⁶ See Rodiere, op.cit., pp. 293, 327.

⁸⁷ See Genorecon, clause 28; and Lamcon, clause 27.

⁸⁸ See Tiberg, op.cit., p. 628.

⁸⁹ See Carver, op.cit., para. 1325.

⁹⁰ See Merchant Shipping Act 1894, section 494.

⁹¹ See Carver, op.cit., para. 1341.

กฎหมายอเมริกัน กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าใดที่วางขวางกวางกฎหมายอังกฤษ คือ กลุ่มถึงทั้งการวางเรือและค่าเรือเสียเวลา รวมทั้งยังให้สิทธิที่จะขายสินค้าที่ยึดหน่วงนั้นได้อีก⁹²

กฎหมายเยอรมันกำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อเป็นประกันการชำระค่าระวางเรือและค่าเรือเสียเวลา รวมทั้งมีสิทธิที่จะจำหน่ายสินค้าสำหรับการเรียกชดเชยค่าเสียหาย⁹³ อนึ่ง เกี่ยวกับสิทธิในการจำหน่ายสินค้าดังกล่าวนี้ เจ้าของเรือยังมีสิทธิที่จะขายสินค้าได้อีกด้วย และในกรณีที่ลูกหนี้ล้มละลายเจ้าของเรือก็มีสิทธิที่จะได้รับการชำระหนี้ก่อนบุคคลอื่น⁹⁴ กฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียก็กำหนดสิทธิของเจ้าของเรือคล้ายคลึงกับกฎหมายเยอรมัน แต่สำหรับสิทธิในการยึดหน่วงและจำหน่ายสินค้านั้นมีแตกต่างกันเล็กน้อย⁹⁵

กฎหมายฝรั่งเศสไม่ได้อำนาจให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าใด แต่ให้สิทธิขายเรือซึ่งได้รับอนุญาตจากศาลสามารถชนสินค้าชนบนท่าเรือเพื่อประโยชน์ต่อการใช้สิทธิยึดหน่วงและเก็บสินค้านั้นไว้ในความปกครองของบุคคลที่สามซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้ได้ และถ้าจำเป็นจะจัดการขายสินค้านั้นเสียก็ได้⁹⁶ นอกจากนี้ตามสิทธิดังกล่าวในกรณีที่ได้มีการส่งมอบสินค้าไปแล้วเจ้าของเรือก็ยังมีสิทธิพิเศษ ("privilège") ที่จะได้รับการชำระเรือ และการแบ่งส่วนความรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดจากภัยพิบัติทางทะเลรวมกัน ตามลักษณะนี้ เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิที่จะได้รับการชำระหนี้ที่แน่นอนก่อนเจ้าหนี้รายอื่น ๆ⁹⁷ อนึ่ง "privilège" ยังหมายรวมถึงสิทธิเรียกชดเชยค่าเรือเสียเวลาอีกด้วย⁹⁸

⁹² See cases cited by Gilmore & Black, *op.cit.*, pp. 516-517; and Poor, *op.cit.*, p. 240.

⁹³ HGB, sections 614 and 623.

⁹⁴ See Schaps & Abraham, *op.cit.*, p. 516.

⁹⁵ See Scandinavian Maritime Codes, sections 113-116 and 276-280; and Tiberg, *op.cit.*, p. 620.

⁹⁶ See Décret of 31 December 1966, art. 3(1) and (2); and Rodière, *op.cit.*, vol. I p. 287.

⁹⁷ See Loi of 18 June 1966, art. 2.

⁹⁸ See Rodière, *op.cit.*, vol. I pp. 255, 289.

6.3.3 ผลบังคับตาม "cesser clause" ในสัญญาเช่าเรือ

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า การกำหนดขอบเขตหรือการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่าในตารางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าในสัญญาเช่าเรือซึ่งเรียกว่า "cesser clause" นั้น ย่อมมีผลบังคับแตกต่างไปจากขอบเขตหรือการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่าตามกฎหมาย หรือ legal "cesser" กล่าวคือ กฎหมายของประเทศต่าง ๆ เกี่ยวกับ legal "cesser" นั้นไม่สามารถนำมาใช้บังคับกับสัญญาเช่าเรือที่มีเงื่อนไขดังกล่าวนี้ได้ ฉะนั้น ในหัวข้อนี้ จะกล่าวถึงลักษณะและผลบังคับตาม "cesser clause" ในสัญญาเช่าเรือพอเป็นสังเขป

ตามปกติ "cesser clause" มักนิยามกำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว และมีต้นกำเนิดมาจากอังกฤษ ซึ่งในระยะแรกก็มีวัตถุประสงค์เพื่อจะคุ้มครองผู้เช่าในกรณีที่มีไต่กระทำการในนามของตนเอง แต่ไต่กระทำการเป็นเสมือนตัวแทนของตัวการที่ยังไม่เปิดบัญชี⁹⁹ เพราะในกฎหมายอังกฤษไม่มี legal cesser สำหรับความรับผิดชอบของผู้เช่ากำหนดเอาไว้ ฉะนั้น ถ้ามีไต่กำหนด "cesser clause" ลงในสัญญาเช่าเรือแล้ว ผู้เช่าจะยังคงต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ อันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าอย่างเต็มที่ โดยไม่คำนึงว่าเจ้าของเรือจะได้รับการชำระมาแล้วจากผู้รับมอบสินค้าหรือไม่ และเพราะเหตุที่ปัจจุบันนี้ "cesser clause" ให้ความคุ้มครองผลประโยชน์แก่ผู้เช่าไม่ว่าจะในฐานะเป็นตัวแทนของตัวการที่ยังไม่เปิดบัญชี หรือในฐานะที่กระทำการหรือเป็นตัวการเองทำให้ "cesser clause" กลายเป็นเงื่อนไขที่ชักันโดยทั่วไปในสัญญาเช่าเรือ¹⁰⁰ กล่าวคือ มักจะมีกำหนดไว้ในแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานเป็นส่วนมาก ดังจะเห็นได้จากแบบพิมพ์มาตรฐานซึ่งจัดทำขึ้นโดย British Chamber of Shipping หรือโดย The Baltic and International Maritime Conference จนถึงปี ค.ศ. 1952 ในจำนวน 57 แบบ มีเพียง 14 แบบ เท่านั้นที่มีเงื่อนไข "cesser clause" กำหนดไว้¹⁰¹

⁹⁹See P. Gram, "The cesser clause should go", Arkiv for Sjørett (Oslo), 1955 vol. 2, p. 510; and Tiberg, op.cit., p. 608.

¹⁰⁰See Capelle, op.cit., pp. 476-477.

¹⁰¹See Gram, "The cesser clause should go ...", p. 510.

เงื่อนไขการระงับไป ซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่า หรือ "cesser clause" ของสัญญาเช่าเรือนี้มักมีรายละเอียดแตกต่างกันไป ในปัจจุบันมักกำหนดรวมกันกับสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ที่เจ้าของเรือได้เรียกกรอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ไม่มีความหมายเกี่ยวกับสิทธิยึดหน่วง เช่น ในแบบพิมพ์ Welsh Coal Charter 1986 ข้อ 12 ซึ่งกำหนดว่า

"The charterers' liability shall cease as soon as the cargo is shipped, and the advance of freight, deadfreight, and demurrage in loading (if any) are paid, the owner having a lien on the cargo for freight, demurrage and average"¹⁰²

กฎหมายอังกฤษถือหลักการ กำหนดหลักการสองตอนของเงื่อนไขนี้ คือ การระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่ากับสิทธิยึดหน่วงสินค้าของเจ้าของเรือมีความเกี่ยวข้องกัน อย่างกว้างขวาง กล่าวคือ ผู้เช่าจะหมดภาระความรับผิดชอบใดก็ตามเมื่อมีการกำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าใดด้วย¹⁰³ กฎหมายอเมริกันก็ถือหลักการเดียวกัน กล่าวคือ ใดก็ตามเงื่อนไขว่า หลักการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่ายอมนำมาใช้ไม่ได้ ถ้ามิได้ให้สิทธิแก่เจ้าของเรือในการยึดหน่วงสินค้าด้วย¹⁰⁴ อย่างไรก็ตาม ยังมีปัญหาอีกว่า สิทธิยึดหน่วงสินค้านั้นจะช่วยให้เจ้าของเรือได้รับการชำระหนี้เพียงพอหรือไม่ หรือว่า ถ้ามีเหตุการณ์ซึ่งทำให้ไม่สามารถบังคับตามสิทธิยึดหน่วงให้มีประสิทธิภาพแล้วผลจะเป็นเช่นไร กฎหมายอังกฤษปัจจุบันถือหลักการว่า ถ้าปรากฏว่าการบังคับตามสิทธิยึดหน่วงไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าแล้ว หลักการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่าก็จะยัง

¹⁰²See also Cemenco, clause 13; Medcon, clause 16; Baltcon, clause 18; Meditore, clause 24; Necore, clause 24; and Phoscon, clause 19.

¹⁰³See Clink v. Radford and Co. (1891) 1 Q.B.625; and Hansen v. Harrold (1894) 1 Q.B.612; also, Scrutton, op.cit., p. 159; and Carver, op.cit., para. 1323.

¹⁰⁴See Crossman v. Burrill, 179 U.S. 100, 21 S.Ct.38 (1900), cited by Gilmore & Black, op.cit., p. 191.

นำมาบังคับใช้ไม่ได้ เช่น คดีระหว่าง Oversea Transportation Co. โจทก์ กับ Mineralimportexport จำเลย ค.ศ. 1972 ซึ่งศาลวินิจฉัยว่า เมื่อการยึดหน่วงสินค้าเพื่อการชำระค่าเรือเสียเวลา ไม่สามารถกระทำได้อันทำให้เรือจอด (ปัจจุบันอยู่ในบังคลาเทศ) เพราะเหตุที่มีการประกาศภาวะฉุกเฉินของประธานาธิบดีปากีสถาน ซึ่งเป็นผลทำให้การยึดหน่วงสินค้าจะกระทำไม่ได้ตามกฎหมายหรือในทางปฏิบัติและไม่ว่าบนฝั่งหรือบนเรือแล้วอมจะนำ cesser clause ในสัญญาเช่าเรือมาบังคับ¹⁰⁵

การกำหนด cesser clause ในสัญญาเช่าเรือ นั้น มีหลายแบบที่กำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่า การยึดหน่วงสินค้าจะต้องสามารถทำได้โดยมีประสิทธิภาพเสียก่อนจึงจะใช้ cesser clause บังคับได้ เช่น แบบพิมพ์ Gencon ข้อ 8 ซึ่งกำหนดเงื่อนไขการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่าอยู่ในขอบเขตที่จำกัดกว่าที่กล่าวมาแล้ว กล่าวคือ :

"Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo".

¹⁰⁵ See Oversea Transportation Co. v. Mineralimportexport (1972) 1 Lloyd's Rep. 201.

และ แบบพิมพ์ Polcoalvoy ข้อ 27(a) ซึ่งกำหนดว่า :

" ... In respect of owners' claims protected by lien on the cargo the Charterers' liability under this Charter shall cease on the cargo being loaded, provided that the Owners have been able to obtain satisfaction of these claims by exercising the lien".¹⁰⁶

อย่างไรก็ตาม การกำหนดให้การยึดหน่วงสินค้าจะต้องสามารถกระทำได้โดยมีประสิทธิภาพนั้น ก็อาจเกิดเป็นปัญหาที่ยากขึ้นได้ สำหรับกรณีที่มีการยึดหน่วงสินค้ามีอาจกระทำได้โดยมีประสิทธิภาพเพราะเหตุที่กฎหมายของท้องถิ่นหรือประเทศที่เป็นสถานที่ขนถ่ายสินค้าไม่อนุญาตให้กระทำได้นั้น ย่อมไม่เป็นปัญหา ส่วนกรณีที่มีการยึดหน่วงสินค้าไม่มีประสิทธิภาพ ทั้ง ๆ ที่กฎหมายก็อนุญาตให้กระทำได้ แต่เป็นเพราะเจ้าของเรือเห็นว่าการดำเนินการให้เป็นไปตามสิทธิยึดหน่วงเป็นการยุ่งยาก กล่าวคือ อาจต้องใช้เวลาและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายโดยไม่คุ้มค่ากับส่วนที่จะได้รับเมื่อบังคับตามสิทธิยึดหน่วง จึงมิได้ใช้สิทธิดังกล่าวผลจะเป็นเช่นไรนั้น เคยมีคดีซึ่งศาลสูงของนอร์เวย์วินิจฉัยไว้ว่า เมื่อผู้รับมอบสินค้าในอาเยนตินาปฏิเสธการชำระค่าเรือเสียเวลาซึ่งเกิดขึ้น ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า และเจ้าของเรือซึ่งปฏิบัติตามคำแนะนำของนายความท้องถิ่นไถ่ถอนไม่ใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้า เพราะเหตุที่การใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าตามกฎหมายอาเยนตินาอาจทำให้เกิดปัญหาที่ยาก และทำให้เจ้าของเรือและนายเรือต้องมีการยุ่งยากขึ้นนั้น ผู้เช่ายอมไม่ตอกรับผิดชอบอีกต่อไป เพราะเจ้าของเรือไม่ได้ทำตามขั้นตอนที่จะให้ตนได้รับการชำระหนี้¹⁰⁷ หรือในกรณีตามแบบพิมพ์ Gencon ซึ่งใช้ขอความ

¹⁰⁶ See also Nanyozai, clause 14; Synacomex, clause 20; Baltpulp, clause 10; Murmapatit, clause 32 a; and Nuvoy, clause 33(a).

¹⁰⁷ See The Mento, ND 1934, p.199 (Supreme Court of Norway); Gram "The cesser clause should go..." p.513; and USSR, Chamber of Commerce and Industry, section of Merchant Shipping and Maritime Law, From the practice of the Maritime Arbitration Commission (1969-1972), Moscow, 1972, p. 116.

ว่าผู้ขายยังคงต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือในกรณีที่ "unable to obtain payment ... by exercising the lien on the cargo" ก็อาจเกิดปัญหาขึ้นได้ เช่น สมมุติว่าเมื่อไม่อาจทำการยึดหน่วงสินค้าโดยเก็บไว้บนเรือได้เพราะใกล้เวลาที่จะเลิกสัญญาเช่าเรือรวมทั้งไม่อาจหาสถานที่ที่เหมาะสมแก่การเก็บสินค้าที่ยึดหน่วงบนบกได้ควยเช่นนี้ ผลจะเป็นประการใด เป็นต้น¹⁰⁸

กรณีอาจเป็นปัญหาต่อไปได้อีกว่า เมื่อได้บังคับตามเงื่อนไขการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่าแล้ว ปรากฏว่ามูลค่าของสินค้าที่ได้บังคับตามสิทธิยึดหน่วงก็ยังไม่เพียงพอหรือคุ้มกับค่าเสียหายที่เจ้าของเรือเรียกกรอง ผลจะเป็นประการใด ซึ่งบรรดา *cesser clause* ส่วนมากก็มีได้กำหนดการแก้ปัญหาเกี่ยวกับประเด็นนี้ไว้ คำตอบจึงขึ้นอยู่กับกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ เช่น ตามกฎหมายเยอรมันและกลุ่มสแกนดิเนเวียกำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่า เจ้าของเรือยังมีสิทธิที่จะเรียกกรองเอาส่วนซึ่งยังไม่เพียงพอเมื่อได้ดำเนินการขายสินค้าแล้วจากผู้เช่าได้อีกจนครบจำนวน¹⁰⁹ สัญญาเช่าเรือบางแบบกำหนดเงื่อนไขที่คล้ายกันว่า จะแก้ปัญหานี้ เช่น กำหนดให้การบังคับตามเงื่อนไขนี้ต้องดำเนินการให้ได้จนพอเพียงกับค่าระวางเรือ ค่าระวางส่วนที่ว่างที่มีได้บรรทุกสินค้า และค่าเรือเสียเวลาที่เจ้าของเรือเรียกกรอง (" ...provided it (the cargo) is worth the freight, deadfreight and demurrage...")¹¹⁰ อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเช่นเดียวกับที่กล่าวมาแล้วในกรณีตามแบบพิมพ์ *Gencon* อีกได้

สำหรับปัญหาที่ผู้เช่าเป็นผู้ทรงใบตราส่ง และผู้รับมอบสินค้าค่านั้น จะได้รับการยกเว้นตามเงื่อนไข *cesser clause* เกี่ยวกับความรับผิดชอบของตน เมื่อเจ้าของเรือได้ใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าหรือไม่นั้น กฎหมายอังกฤษและอเมริกันถือหลักว่าผู้เช่าเมื่อเป็นผู้รับมอบสินค้าค่านั้น จะบังคับตาม *cesser clause* ไม่ได้ กล่าวคือ ผู้ขายยังคงต้องรับผิดชอบ

¹⁰⁸ See Gram, "The cesser clause should go ...", p.512.

¹⁰⁹ See HGB, section 626; and Scandinavian Maritime Codes, section 117.

¹¹⁰ See Austral, clause 30; Austwheat, clause 28; Centrocon, clause 21; and Sovietwood, clause 21.

ตามเงื่อนไขของใบตราส่ง แม้ว่าความรับผิดชอบของตนตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือจะหมดไป
แล้วก็ตาม¹¹¹ แต่นักกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวียเห็นว่าถ้าผู้เช่าและผู้รับตราส่งเป็นบุคคลคน
เดียวกันแล้ว ควรบังคับตาม *cesser clause* ได้ อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติของศาล
แนวความคิดนี้ก็นำมาใช้จำกัดแต่เฉพาะกรณีที่ผู้เช่าและผู้รับตราส่ง มีบุคคลคนเดียวกันเท่านั้น¹¹²

ตามที่กล่าวมานี้พอสรุปได้ว่า ปัญหาเกี่ยวกับการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่านี้
มีความยุ่งยากทั้งทางค่านกฎหมายและทางปฏิบัติ จึงเป็นปัญหาที่สมควรจะได้รับการพิจารณาหา
ทางวางหลักเกณฑ์สำหรับการดำเนินการค้าทางเรือสมัยใหม่ให้เป็นแนวเดียวกัน เพื่อขจัดความ
ไม่แน่นอนในการใช้สิทธิเรียกร้องของเจ้าของเรือต่อผู้เช่า ตลอดจนความยุ่งยากและการสูญเสีย
เวลาในการใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้า แทนที่จะใช้วิธีการบังคับเอาจากผู้เช่าซึ่งเป็นคู่สัญญาโดยตรง
อนึ่ง การกำหนดเงื่อนไขการระงับไปซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่าทั้งโดยการบัญญัติเป็นกฎหมาย
และกำหนดลงในสัญญาเช่าเรือมาตรฐานที่ไซกันเป็นส่วนมาก ก็มีต้นกำเนิดมาตั้งแต่สมัยที่กิจการ
ธนาคารและการโทรคมนาคมยังไม่ก้าวหน้าและมีเพียงพอดังเช่นสมัยปัจจุบัน ฉะนั้น ความ
ต้องการสำหรับเงื่อนไขดังกล่าวในปัจจุบันจึงมีแนวโน้มลดลงเป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
ทั้งผู้เช่าและเจ้าของสินค้าต่างก็มีความเห็นว่าการกำหนดเงื่อนไขเช่นนี้ไม่ควรจะนำมาใช้
กันแล้ว สัญญาเช่าเรือมาตรฐานสมัยใหม่บางแบบ เช่น *Genorecon* ข้อ 28. *Lamcon*
ข้อ 27 และ *Scancon* ข้อ 3 ก็ได้นำเอาแนวความคิดนี้มาใช้ อย่างไรก็ตาม ในแบบ
พิมพ์ *Scancon* ซึ่งเกิดจากการเจรจาต่อรองกันระหว่าง *BIMCO* ผู้แทนเจ้าของเรือ ผู้
แทนผู้เช่ากลุ่มสแกนดิเนเวีย และผู้แทนเจ้าของสินค้า กำหนดให้ยกเลิกเงื่อนไขการระงับไป
ซึ่งความรับผิดชอบของผู้เช่า ยกเว้นกรณีเดียวเท่านั้นที่ยังคงให้ผู้เช่าและเจ้าของเรือมีความ
สัมพันธ์กันตามเงื่อนไขอยู่ คือ ค่าเรือเสียเวลาที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า ทั้งนี้
เนื่องจากว่าเมื่อมีการขายสินค้าตามระบบ *c.i.f.* (*cost, freight, insurance*)

¹¹¹ See *Gullischen v. Stewart* (1884) 13 Q.B.D. 317, cited by
Carver, op.cit., para. 1324; and Poor op.cit., ;. 76.

¹¹² See *Rørdam, op.cit., p. 91.*

ตามปกติผู้ซื้อจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อการเรียกร้องของเจ้าของเรือ แต่ถ้าผู้ขายซึ่งเป็นผู้เช่า
ไค์ชำระค่าเรือเสียเวลาไปแล้ว จะต้องกลับมาใช้วิธีไต่เบี่ยเอาจากผู้ซื้อซึ่งมักเกิดปัญหายุ่งยาก
เพราะอาจอยู่กันคนละประเทศ อีกประการหนึ่ง เกี่ยวกับผลทางเศรษฐกิจในการซื้อขายสินค้า
ระหว่างประเทศ ในทางปฏิบัติอาจต้องเสียภัย เนื่องจาก letter of credit ที่ทาง
ธนาคารออกให้ นั้นไม่อาจคลุมถึงเงื่อนไขความรับผิดชอบดังกล่าวนี้ได้ การใช้วิธีการยัดหน่วง
สินค้าจึงยังจำเป็นสำหรับกรณีเช่นนี้¹¹³

6.4 การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปจากเส้นทางเดินเรือตามสัญญา

ในขณะที่เรือเดินทางอยู่ในทะเล อาจมีเหตุการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้นทำให้ต้อง
เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว ปัญหาด้
กล่าวนี้มีความยุ่งยากสับสนอยู่เป็นอันมาก เพราะเหตุว่าการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือมีสาเหตุ
หลายประการด้วยกัน ฉะนั้น ในหัวข้อนี้จะได้พิจารณาเฉพาะกรณีที่มีความสำคัญหรือเกิดขึ้น
บ่อย ๆ เท่านั้น

6.4.1 เส้นทางเดินเรือที่เหมาะสม

ความหมายในทางภูมิศาสตร์ของการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ ("deviation") ก็
คือการที่เรือเดินทางจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดหมายปลายทาง หรือระหว่างท่าเรือที่บรรทุกสินค้า
กับท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้านั้น จะต้องพิจารณาเลือกเส้นทางที่เหมาะสม (Proper route)
ตามที่ไค์ระบุไว้ในสัญญาเช่าเรือ หรือตามที่ควรจะเป็นไปตามความประสงค์ของสัญญาเช่าเรือ
คำว่า "deviation" นี้ กฎหมายอังกฤษและอเมริกันให้ความหมายในทางภูมิศาสตร์ไว้กว้าง
ขวาง คืออาจหมายรวมถึงความล่าช้าในการเดินทางในทะเลด้วยก็ได้¹¹⁴ อย่างไรก็ตาม แม้

¹¹³ See Gram, "The cesser clause should go...", pp.509-519; Hagberg, op.cit., pp. 7-8; and A. Bech, "Scancon", Befraktningssutvalgets Publikasjoner (Oslo), No.2, 1957, p. 22.

¹¹⁴ See Scrutton, op.cit., p.260; Gilmore & Black, p.161; Poor, op.cit., p.203; Capelle, op.cit., p.293; and Gram, Fraktavtaler..., p. 75.

คำว่า "deviation" จะมีความหมายได้หลายลักษณะ แต่ในที่นี้จะกล่าวถึงความหมายของลักษณะทางภูมิศาสตร์อย่างเดียวกัน

การกำหนดเส้นทางเดินเรือที่เหมาะสมนั้น สัญญาเช่าเรือบางแบบก็มีระบุไว้โดยชัดเจนว่าควรจะเป็นประการใด เช่น แบบ Austral ข้อ 2 ซึ่งกำหนดว่า :

"Being so loaded the vessel shall proceed with all reasonable speed (via the Suez Canal to Port Said, or) via South Africa to Dakar, St. Vincent, C.V., Las Palmas, Teneriffe, or Madeira, or via the Panama Canal to Hampton Roads, U.S.A., or Fayal, Azores ..."¹¹⁵

ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือไม่ใคร่ระบุเส้นทางดังกล่าวไว้ ก็ต้องถือเอาเส้นทางตรงทางภูมิศาสตร์ระหว่างท่าเรือทั้งสองเป็นเส้นทางเดินเรือที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม เส้นทางดังกล่าวนี้จะต้องเป็นเส้นทางเดินเรือที่ปลอดภัยด้วย¹¹⁶ การเปลี่ยนแปลงหลักการณ์นี้อาจกระทำได้ เมื่อเส้นทางนั้นเป็นเส้นทางเดินเรือทางการค้าตามปกติและตามประเพณี หรือเป็นเส้นทางเดินเรือที่เจ้าของเรือใช้หรือถือปฏิบัตินอกเหนือไปจากเส้นทางตรงทางภูมิศาสตร์มาก่อน เส้นทางดังกล่าวนี้ถือเป็นเส้นทางเดินเรือที่เหมาะสมด้วย เช่น คดีระหว่าง Evans โจทก์ กับ Cunard S.S.Co. จำเลย ค.ศ.1902 และ Frenkel โจทก์ กับ MacAndrews จำเลย ค.ศ.1929 ทั้งสองคดีนี้เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินเรือตามใบตราส่ง และศาลวินิจฉัยว่า เส้นทางเดินเรือตามประเพณี ซึ่งมีใช้เส้นทางตรงทางภูมิศาสตร์ ก็ถือเป็นเส้นทางเดินเรือที่เหมาะสมด้วย และคดีระหว่าง Reardon Smith Line โจทก์ กับ Black Sea and Baltic General Insurance จำเลย ค.ศ.1939 คดีนี้เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยวจากเมืองท่า Poti ในทะเลดำไปยัง Sparrow's Point ในอเมริกา ศาลวินิจฉัยว่า เมื่อเรือออกเดินทางโดยใช้เส้นทางตรงทางภูมิศาสตร์

¹¹⁵See also, e.g. Austwheat, clause 2.

¹¹⁶See Carver, op.cit., para. 705; Scrutton, op.cit., p.259; Capelle, op.cit., p.292; and Gram, Fraktavtaler ..., p.292.

ไปเติมเชื้อเพลิงที่ Constantza ซึ่งเป็นเมืองท่าอีกแห่งหนึ่งในทะเลดำ เนื่องจากเชื้อเพลิงที่นั่นถูก ย่อมถือได้ว่าเป็นการเดินเรือในเส้นทางเดินเรือทางการค้าตามปกติ เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า ถ้าเดินทางผ่านของแคบ Bosphorus ก็จะต้องไปแวะเติมเชื้อเพลิงที่ Constantza ซึ่งจะทำให้เปลืองเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นอีก 25%¹¹⁷

6.4.2 เส้นทางเดินเรือที่ยอมให้เปลี่ยนแปลงได้

เส้นทางเดินเรือที่เหมาะสม อาจยอมให้เปลี่ยนแปลงได้ (permitted deviation) ตามเหตุการณ์หรือสิ่งแวดลอมเป็นกรณี ๆ ไป ตาม Common Law ของอังกฤษมีหลักเกณฑ์การยอมให้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือที่เคร่งครัดและมีขอบเขตจำกัด กล่าวคือ การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือจะยอมให้กระทำได้แต่เฉพาะเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะป้องกันชีวิต หรือหลีกเลี่ยงภัยอันตราย อันเนื่องมาจากภัยพิบัติตามธรรมชาติที่ใกล้จะถึงซึ่งเจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องหลีกเลี่ยง เช่น กรณีเกิดพายุ น้ำแข็ง หรือหมอก หรือสถานะสงคราม หรือเมื่อการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเกิดขึ้น เพราะความผิดพลาดของผู้นำ หรือเพราะต้องปฏิบัติการช่วยเหลือทางทะเล¹¹⁸

เกี่ยวกับการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือนี้ Hague Rules กำหนดให้อำนาจเจ้าของเรือไว้ด้วย เส้นทางเดินเรือที่ยอมให้เปลี่ยนแปลงได้จะต้องเป็นกรณีเพื่อป้องกันหรือพยายามป้องกันชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล หรือกรณีที่มีเหตุผลอันสมควร ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ ย่อมไม่ถือว่าเป็นการละเมิด หรือฝ่าฝืนต่ออนุสัญญา หรือสัญญาขนส่งสินค้า และผู้ขนส่ง (เจ้าของเรือ) ก็ไม่ต้องรับผิดชอบการสูญหายหรือเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ

¹¹⁷See *Evans v. Cunard S.S.C.* (1902) 18 T.L.R.374, *Frenkel v. MacAndrews* (1929) A.C.545, and *Reardon Smith Line v. Black Sea and Baltic General Insurance* (1939) A.C.562, cited by Carver, *op. cit.*, paras. 705-706; also, Poor, *op. cit.*, p.195; and Capelle, *op. cit.*, p. 293.

¹¹⁸See *Bartle*, *op. cit.*, pp. 92-98; and Carver, paras.712-717.

(มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4) กฎหมายบางประเทศได้นำเอากฎเกณฑ์ของ Hague Rules นี้มาบัญญัติไว้เพื่อให้มีผลบังคับกับสัญญาเช่าเรือค้าย เช่น กฎหมายเยอรมัน และกลุ่มชแกนดิเนเวีย นอกจากนี้ กฎหมายเยอรมันยังกำหนดเพิ่มเติมให้สามารถเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือได้โดยอิสระเมื่อการเดินทางในทะเลนั้นมีอุปสรรค ทำให้เส้นทางต่อไปไม่สะดวก คำว่าอุปสรรคในภาษาเยอรมัน ใช้น่า "Zufall" ซึ่งปกติแปลว่าเหตุบังเอิญ อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น การเกิดสถานะสงคราม หรือภัยพิบัติตามธรรมชาติ¹¹⁹ สำหรับกฎหมายฝรั่งเศสเกี่ยวกับใบตราส่งที่บัญญัติขึ้นใหม่เมื่อ ค.ศ. 1966 ไม่ยอมรับการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินสมควร ยอมรับเพียงเฉพาะการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือในกรณีเพื่อป้องกันหรือพยายามป้องกันชีวิตหรือทรัพย์สินเท่านั้น และไม่ได้กล่าวถึงปัญหาการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเมื่อเป็นการขนส่งสินค้าตามสัญญาเช่าเรือแต่อย่างใด คล้ายกับว่ากฎหมายฝรั่งเศสจะยอมให้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือได้จำกัดครั้งคราวเฉพาะกรณีดังกล่าวเท่านั้น¹²⁰ อนึ่ง สำหรับแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานที่นำเอากฎเกณฑ์ของ Hague Rules หรือบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้ที่มีลักษณะเช่นเดียวกับ Hague Rules (เช่น COGSA ของอังกฤษ) มากำหนดเอาไว้ด้วยนั้น มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ของ Hague Rules ก็ย่อมจะมีผลบังคับโดยตรงต่อสัญญาเช่าเรือดังกล่าวนี้ด้วย

เมื่อกฎเกณฑ์ของ Hague Rules มีผลบังคับต่อสัญญาเช่าเรือในกรณีที่ยอมให้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือได้ เช่นนี้ มีปัญหาว่า การยอมให้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินสมควร ("reasonable Deviation") จะมีความหมายหรือตีความกันอย่างไร

¹¹⁹ See HGB, sections 636 (a), 536, and Wustendörfer, op. cit., p. 526; Scandinavian Maritime Codes, section 98.

¹²⁰ See Loi of 18 June 1966, art. 27 (i); Rodière, op. cit., p. 230; and Chauveau, op. cit., p. 468.

ในกฎหมายอังกฤษ มีคดีระหว่าง Foreman and Ellams โจทก์ กับ Federal S.N. Co. จำเลย ค.ศ. 1928 ซึ่งศาลได้วางหลักการไว้ว่า เหตุผลอันสมควรนั้นคู่กรณีทั้งสองฝ่ายควรจะได้เห็นชอบเส้นทางเดินเรือที่ทราบ หรือควรจะทราบกันดีทั้งสองฝ่ายแล้ว¹²¹ อย่างไรก็ดีตาม ยังมีคดีระหว่าง Stag Line โจทก์ กับ Foscolo Mango (The Ixia) จำเลย ค.ศ. 1932 ซึ่งได้กล่าวว่า เรือต้องเดินทางจากเมืองท่า Swansea ไปยัง Constantinople ขณะนั้นทางเรือได้รับนายช่างกลสองคนไปทำงานเกี่ยวกับการทดลองปรับแต่งเครื่องจักรบางอย่าง ภายหลังจากการทดลองดังกล่าวและเรือได้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปจากเส้นทางเดิม เพื่อส่งนายช่างกลทั้งสองขึ้นบกแล้ว เรือมิได้กลับมาเดินทางตามเส้นทางที่กำหนดไว้ แต่กลับวิ่งเลียบใกล้ชายฝั่งมากไปจึงเกิดเกยหินจมลง ศาลสูงอังกฤษ (House of Lords) วินิจฉัยว่า การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือดังกล่าวนี้ไม่มีเหตุผลอันสมควร เกี่ยวกับคดีนี้ Lord Atkin ได้เสนอความเห็นว่าการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปจากเส้นทางตามสัญญาจะถือว่าไม่มีเหตุผลอันสมควร จะต้องอาศัยความรู้ในการควบคุมการเดินเรือในทะเลตามสภาพการณ์ขณะนั้น รวมทั้งต้องพิจารณาถึงผลประโยชน์ของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับเงื่อนไขของสัญญาด้วย มิใช่จะพิจารณาเพียงผลประโยชน์ของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแต่ฝ่ายเดียว¹²² อย่างไรก็ดีตาม คำวินิจฉัยในคดีนี้ก็มีได้เป็นเอกฉันท์ กล่าวคือ วุฒิสมาชิก Lord Buckmaster เห็นว่า ควรจะถือแนวทางตามหลักการที่กล่าวไว้ในคดีแรกมากกว่า¹²³ แต่นักกฎหมายส่วนใหญ่เห็นว่าความเห็นของ Lord Atkin เป็นความเห็นที่มีเหตุผลที่สุด¹²⁴

¹²¹ See Foreman and Ellams v. Federal S.N.Co. (1928) 2 K.B. 424, cited by Scrutton, op.cit., p. 426, note (f).

¹²² See Stag Line v. Foscolo Mango (The Ixia) (1932) A.C. 328, per Lord Atkin at p. 343, cited by Carver, op.cit., para. 296.

¹²³ Carver, op.cit., para. 296.

¹²⁴ See Bartle, op.cit., p. 131.

กฎหมายอเมริกัน เกี่ยวกับความหมายของ "reasonable deviation" นั้นจะเป็นไปตามรัฐบัญญัติว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของอเมริกา (American COGSA) ซึ่งมีข้อความเพิ่มเติมจากกฎเกณฑ์ของ Hague Rules อีกว่า "Provided, however, that if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers it shall, prima facie, be regarded as unreasonable"¹²⁵ ซึ่งนักกฎหมายบางท่านเห็นว่า บทบัญญัตินี้คล้ายกับว่าจะไม่ยอมให้ชุมชนสงสามารถเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปเป็นอย่างอื่น นอกจากกรณีที่อยู่นอกเหนือไปจากการเพิ่มรายได้ของตนเองด้วยเหตุนี้ การพิสูจน์ถึงการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือว่ามีใช่เป็นเรื่องที่ไม่มีความสมควรจึงควรพิสูจน์แสดงให้เห็นเหตุผลอย่างอื่นนอกเหนือจากการพิสูจน์แต่เพียงด้านความไม่มีเหตุผลอันสมควรของฝ่ายผู้ขนส่งเพียงฝ่ายเดียว¹²⁶ อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อสงสัยอีกว่า ข้อความที่บัญญัติเพิ่มเติมขึ้นนั้นจะมีผลต่อกฎเกณฑ์เดิมของ Hague Rules ประการใด ถ้าตามข้อเท็จจริงพิสูจน์ได้ว่า การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเพื่อการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า หรือผู้โดยสารนั้นเป็นกรณีที่มีเหตุผลอันสมควร¹²⁷ ตามที่กล่าวมานี้จะเห็นได้ว่า ปัญหาเกี่ยวกับการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือว่ามีเหตุผลสมควรประการใด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรณีที่อยู่นอกเหนือจากบทบัญญัติดังกล่าวนั้น กฎหมายอเมริกันมีกฎเกณฑ์เคร่งครัดกว่ากฎหมายอังกฤษ¹²⁸ หนึ่ง ตาม COGSA ของอเมริกันนั้นในมาตรา 3 ย่อหน้าที่ 2 บัญญัติถึงหน้าที่ตามปกติในการระวังรักษาและการขนส่งสินค้าให้ถูกต้องเหมาะสม ("properly") ซึ่งยังมีข้อสงสัยว่า บทบัญญัติดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับปัญหาการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือว่ามีเหตุผลอันสมควร

¹²⁵ ข้อความเช่นเดียวกันนี้มีบัญญัติไว้ในกฎหมายของไลบีเรีย และฟิลิปปินส์ เพิ่มเติมจากกฎเกณฑ์ของ Hague Rules เช่นเดียวกัน: ดู Schaps & Abraham, op.cit., p. 540.

¹²⁶ Gilmore & Black, op.cit., p. 158.

¹²⁷ See A.W.Knauth, The American Law of Ocean Bills of Lading, 4th ed. (Baltimore, Md., American Maritime Cases, Inc., 1953) p.260.

¹²⁸ See W. Tetley, Marine Cargo Claims (London, Stevens & Sons, and Toronto, The Carswell Co.Ltd., 1965), p.206; Knauth, op.cit., p.257.

อย่างไรหรือไม่¹²⁹ และเกี่ยวกับคำว่า "properly" ในบทบัญญัติดังกล่าวมีคดีในศาลอังกฤษ เคยวินิจฉัยไว้ว่า ไม่มีความสำคัญเกี่ยวกับทางภูมิศาสตร์แต่อย่างใด และบทบัญญัตินี้ก็ใช้กับวิธีการบรรทุก ขนส่ง และขนถ่ายสินค้าเท่านั้น¹³⁰

ตามกฎหมายเยอรมัน นักกฎหมายหลายคนเห็นว่า การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือที่ถือว่ามีเหตุผลอันสมควรนั้น ต้องพิจารณาถึงผลประโยชน์ของคู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องร่วมกัน ตามลักษณะนี้ ถ้าการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือแต่เพียงฝ่ายเดียวแล้ว ย่อมถือไม่ได้ว่ามีเหตุผลอันสมควร¹³¹

สำหรับกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย ไม่ได้ถือหลักการเช่นขอเสนอแนะของนักกฎหมายเยอรมัน กล่าวคือ มีคดีที่ศาลสูงนอร์เวย์ตัดสินคดีหนึ่ง ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือจะต้องเดินทางจาก Newcastle ไปยัง Copenhagen แต่เรือได้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปยังท่าเรือแห่งหนึ่งทางตอนใต้ของนอร์เวย์เพื่อรับคนประจำเรือใหม่ เมื่อเรือไปถึงใกล้ฝั่งนอร์เวย์ก็เกิดเกยตื้นขึ้นเป็นเหตุให้ทั้งเรือและสินค้าจมลง ศาลเห็นว่า การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเป็นเรื่องเล็ก อันตรายที่เพิ่มขึ้นตามมาจึงไม่สำคัญ และการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเพื่อการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการจัดคนประจำเรือของเจ้าของเรือเป็นเรื่องสำคัญ จึงวินิจฉัยว่า การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือนั้นมีเหตุผลอันสมควร แม้ว่าการจัดคนประจำเรือจะเป็นผลประโยชน์ของเจ้าของเรือเพียงฝ่ายเดียวก็ตาม¹³²

¹²⁹ See Gilmore & Black, *op.cit.*, p.159.

¹³⁰ See *Renton v. Palmyra Trading Corpn.* (1956) 1 Q.B. 462; (1957) A.C. 149, cited by Carver, *op.cit.*, para. 269.

¹³¹ See *Wüstendörfer*, *op.cit.*, p.257; *Schaps & Abraham*, *op.cit.*, p. 540; and J. Lebuhn, "Bemerkungen zu Deviations - Klauseln" *HANSA* (Hamburg), 1952, p.1345.

¹³² ND 1957, p. 311; and Schmidt and others, *op.cit.*, p.74.

ฉะนั้น การพิจารณาปัญหาเกี่ยวกับการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือว่ามีเหตุผลอันสมควร
 ใดๆหรือไม่ จึงมีลักษณะแตกต่างกัน อีกทั้งแนวความคิดหรือข้อ สอนแนะก็มีความยืดหยุ่น
 ไม่เหมือนกัน จึงทำให้เกิดความไม่แน่นอนและเป็นปัญหาที่ยากในการกำหนดคดีทริและหน้าที่
 ของเจ้าของเรือในขณะที่เรือต้องเดินทางไปในทะเล¹³³

6.4.3 ผลของการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือที่ไม่เหมาะสมหรือไม่มีเหตุผลอันสมควร

ถ้าการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือปรากฏว่าเป็นไปโดยไม่เหมาะสมหรือไม่มี เหตุผลอัน
 สมควร (unjustified deviation) เจ้าของเรือจะได้รับผลประการใดนั้น ปกติมักมิ
 ไ้กระบุไว้ในสัญญาหรือมีกฎหมายบัญญัติไว้ อย่างไรก็ดี ตามหลักทั่วไป ดูเหมือนว่าเจ้าของ
 เรือจะต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัดทั้งในเรื่องความล่าช้าของเรือ และการสูญหายหรือเสีย
 หายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้า และในขณะเดียวกัน ทางฝ่ายผู้เช่าก็มีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาทั้ง
 หมกได้

กฎหมายอังกฤษกำหนดไว้ว่า การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือที่ไม่เหมาะสมหรือไม่มี
 เหตุผลอันสมควร แม้แต่เพียงเล็กน้อย ก็ถือว่าเป็นการละเมิดเงื่อนไขของสัญญา ทำให้ผู้เช่า
 มีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่ปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือได้ หรือผู้เช่าอาจเลือกไม่ใช้สิทธิดังกล่าว โดย
 การจำกัดความเสียหายไว้ก็ได้¹³⁴ แต่ในกรณีเช่นนี้ เจ้าของเรือจะไม่สามารถถือเอา
 ประโยชน์จากเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ และความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าก็

¹³³ See S. Dor, Bill of Lading Clauses and the International Convention of Brussels, 1924, 2nd ed. (London, Witherby & Co. Ltd., 1960), p. 48; อนึ่ง ตามกฎหมายฝรั่งเศสก็ไม่ได้ใช้ข้อความว่า "reasonable deviation" ดังเช่นใน Hague Rules เพราะผู้ร่างกฎหมายเห็นว่าข้อความนี้มีความหมายไม่แน่นอน เกรงว่าจะทำความยุ่งยากให้แก่การวินิจฉัยของอนุญาโตตุลาการ (Chauveau, op.cit., p. 560).

¹³⁴ See Hain S.S. Co. v. Tate and Lyle (1936) 41 Com. Cas. 350, cited by Carver, op.cit., paras. 729-730.

ต้องเป็นไปตาม Common Law¹³⁵ ซึ่งมีผลทำให้เจ้าของเรือตกอยู่ในฐานะเป็นฝ่ายเสียเปรียบ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อมีการเกี่ยวข้องกับการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า กล่าวคือ แทนที่จะได้รับการคุ้มครองให้ไม่ต้องรับผิดชอบตามเงื่อนไขข้อยกเว้นของสัญญาเช่าเรือในกรณีการสูญหาย หรือเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นในระหว่างการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ หรือเป็นผลเนื่องมาจากการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ เจ้าของเรือก็ต้องถูกบังคับตาม Common Law ให้ต้องรับผิดชอบต่อทุกประการ เว้นแต่ผลดังกล่าวนั้นเกิดแต่เหตุ 3 ประการ ดังนี้คือ เหตุสุดวิสัย หรือการกระทำของอริราชศัตรู หรือการเปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติของสินค้าที่เกิดขึ้นเอง ยิ่งกว่านั้น แม้ว่าเจ้าของเรือจะแสดงให้เห็นว่ามีเหตุใดเหตุหนึ่ง หรือหลายเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นได้แล้วก็ตาม ก็ยังหาเพียงพอที่จะทำให้เจ้าของเรือหลุดพ้นจากความรับผิดชอบไม่ เจ้าของเรือยังต้องพิสูจน์ให้ได้คือว่าถึงอย่างไร ๆ ก็ตาม เหตุดังกล่าวก็ต้องเกิดขึ้น แม้จะมีได้มีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปจากเส้นทางตามสัญญา¹³⁶ ในทำนองเดียวกัน กรณีที่มีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือที่ไม่มีเหตุผลอันสมควรตามใบตราส่ง เจ้าของเรือก็จะไม่ได้รับการคุ้มครองตามเงื่อนไขข้อยกเว้น ซึ่งกำหนดไว้ใน Hague Rules มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 1 และ 2 เช่นเดียวกัน¹³⁷ สำหรับพื้นฐานดั้งเดิมของหลักที่ให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัดนี้ มีที่มาจากการประกันภัยทางทะเลในอังกฤษ และอเมริกา ซึ่งในระยะแรกเริ่มกรมธรรม์ประกันภัยมิได้ระบุให้การประกันภัยคลุมถึงกรณีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือด้วย อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนี้ถ้าต้องการให้การประกันภัยคลุมถึงกรณีดังกล่าว ก็จะต้องชำระเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น¹³⁸

กฎหมายอเมริกันก็มีหลักการในทำนองเดียวกันกับของอังกฤษ¹³⁹

¹³⁵ See Carver, op.cit., paras. 734-735.

¹³⁶ See cases in Carver, op.cit., para. 735; and Scrutton, op.cit., p.261, note (i).

¹³⁷ See Stag Line v. Foscolo Mango (1932) A.C. 328, cited by Carver, op.cit., para. 299; and Scrutton, op.cit., p. 263.

¹³⁸ See Gilmore & Black, op.cit., p.161.

¹³⁹ See Learned Hand J. In The Tregenna (1941)121 Fed. Rep. (2d)940, cited by Carver, op.cit., para.738; Knauth, op.cit., p.241 and cases cited in p.243; and Gilmore & Black, op.cit., p.160.

สำหรับกฎหมายเยอรมัน และกลุ่มสแกนดิเนเวีย ถือหลักว่า การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือที่ไม่เหมาะสมหรือไม่มีเหตุผลอันสมควรก็เป็นการละเมิดสัญญาเช่นเดียวกัน แต่ทำให้เป็นเหตุใหญ่เข้ามีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้เสมอไปไม่ กล่าวคือ การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือนั้นจะทำให้ใหญ่เข้ามีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้หรือไม่ ย่อมแล้วแต่พฤติการณ์เป็นเรื่อง ๆ ไป อย่างไรก็ตาม ในส่วนที่เกี่ยวกับการสูญหาย หรือเสียหายของสินค้า เจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบเช่นเดียวกับความรับผิดชอบต่อที่กำหนดไว้ในกฎหมายอังกฤษและอเมริกา กล่าวคือ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อทุกประการ ไม่ว่าตามสัญญาจะมีเงื่อนไขข้อยกเว้นกำหนดเอาไว้หรือไม่ และผู้เข้าข้อมมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย เว้นแต่เจ้าของเรือจะพิสูจน์ได้ว่า ถึงแม้ว่าเรือจะมีได้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือก็ตาม การสูญหายหรือเสียหายนั้นก็เกิดขึ้นเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเมื่อสินค้าสูญหายหรือเสียหายในกรณีที่มีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือนี้ กฎหมายฝรั่งเศสกำหนดไว้เป็นทำนองเดียวกัน¹⁴⁰

6.4.4 เงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ

6.4.4.1 การกำหนดเงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือในสัญญาเช่าเรือ

สัญญาเช่าเรือมาตรฐานส่วนมากจะมีเงื่อนไขกำหนดให้เจ้าของเรือมีอิสระในการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือได้ ซึ่งปกติมีชื่อเรียกว่า "เงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ" ("deviation clause") แต่สัญญาเช่าเรือบางแบบก็เรียกว่า "Liberty clause" หรือ "contractual voyage clause" ที่มาของการกำหนดเงื่อนไขนี้ลงในสัญญาเช่าเรือก็เนื่องมาจากหลักการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือที่ไม่มีการยึดหยุ่นของ Common Law ของอังกฤษ และเป็นผลทำให้หลักดังกล่าวยึดหยุ่นหรือตัดทอนออกไปได้บ้าง อีกทั้งยังเป็น การขยายขอบเขตของเส้นทางเดินเรือที่ยอมให้เปลี่ยนแปลงได้ออกไปอีกทั้งในด้านภูมิศาสตร์

¹⁴⁰For German law, see Capelle, op.cit., p.293; and Wüstendörfer, op.cit., p.257; Scandinavian law, ND (Supreme Court of Denmark) 1953, p.299; Falkanger, *Konsekutive reiser ...*, p.165; Jantzen, op.cit., p.159; Sejersted, op.cit., p.83; and Schmidt and others, op.cit., p.75; and French law, Rodière, op.cit., vol. II, p. 162.

และคําผลประโยชนตามความมุ่งหมายของสัญญาเช่าเรือคํว

ลักษณะทั่วไปของเงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือคํวอย่างเช่น ในแบบพิมพ์ Gencon ข้อ 3 ซึ่งกำหนดว่า :

"The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property".

อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรืออาจกำหนดเพิ่มเติมเพื่อความมุ่งหมายอย่างอื่นได้ เช่น การเดินทางเพื่อทดลองเรือ ("to make trial trips")¹⁴¹ หรือ เพื่อการปรับแต่งเข็มทิศเดินเรือ ("to adjust compasses")¹⁴² หรือเพื่อการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ("for bunkering purpose")¹⁴³ สำหรับการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงนี้ BIMCO ได้กำหนดเป็นเงื่อนไขพิเศษขึ้นเพื่อใช้กำหนดลงเป็นอีกเงื่อนไขหนึ่งต่างหากในสัญญาเช่าเรือคือ "P. and I. Bunker Deviation Clause" ซึ่งมีข้อความดังนี้ :

"The vessel, in addition to all other liberties, shall have liberty as part of the contract voyage and at any state thereof to proceed to any port or ports whatsoever, whether such ports

¹⁴¹ See, e.g., Sovcoal, clause 14; Welsh Coal Charter, clause 6; and Ferticon, clause 12.

¹⁴² See, e.g., Cemenco, clause 3; Welsh Coal Charter, clause 6; and Ferticon, clause 12.

¹⁴³ See, e.g., Sovcoal, clause 14; Polcoalvoy, clause 26; Nanyozai, clause 13; Cemenco, clause 3; Welsh Coal Charter, clause 6; Centrocon, clause 29; Austral, clause 27; Genorecon, clause 24; and Benacon, clause 4.

are on or off the direct and/or customary route or routes, to the ports of loading or discharge named in this Charter, and there take oil bunker in any quantity in the discretion of Owners, even to the full capacity of fuel tanks, deep tanks, and any other compartment in which oil can be carried, whether such amount is or is not required for the chartered voyage".

การกำหนดเงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือในสัญญาเช่าเรือ ทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะให้เรือแวะท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่ง ในลำดับอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งได้ ("at any port in any order, for any purpose") ซึ่งถ้าพิจารณาตามตัวอักษรแล้วก็นับว่ามีขอบเขตกว้างขวางมาก อย่างไรก็ตามโดยทั่วไปมีความโน้มเอียงที่จะตีความให้อยู่ในขอบเขตจำกัด เนื่องจากเงื่อนไขกำหนดขึ้นเพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือทั้งสิ้น จึงต้องตีความโดยเคร่งครัดคือส่วนใหญ่ที่เจ้าของเรือตกเป็นจำเลยก็เนื่องจากเหตุผลดังกล่าว¹⁴⁴ กฎหมายอังกฤษถือว่า เงื่อนไขนี้จะนำมาอ้างเพื่อป้องกันเจ้าของเรือไม่ได้ ถ้าการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือที่เป็นปัญหานั้น เรือไปแวะที่ท่าเรือซึ่งมิได้อยู่ในเส้นทางเดินเรือทางภูมิศาสตร์¹⁴⁵ หลักกฎหมายอังกฤษดังกล่าวนี้ กฎหมายอเมริกัน เยอรมัน กลุ่มสแกนดิเนเวีย และฝรั่งเศสก็นำไปใช้ด้วย¹⁴⁶ อนึ่ง ตามหลักกฎหมายอังกฤษนั้น ข้อความ

¹⁴⁴ See Chorley & Giles, op.cit., p. 190.

¹⁴⁵ See Leduc v. Ward (1888) 20 Q.B.D.475, and Glynn v. Margetson (1893) A.C. 351, cited by Carver, op.cit., para. 720, and Scrutton, op.cit., p.263; and United States Shipping Board v. Bungey Born (1925) 31 Com. cas. 118, cited by Chorley & Giles, op.cit., p.190.

¹⁴⁶ For American law, See Gilmore & Black, op.cit., p.157; and Poor, op.cit., p.200; for German law, Capelle, op.cit., pp.295-297; Wüstendörfer, op.cit., p.257; and Schaps & Abraham, op.cit., pp.243, 538; for Scandinavian law, Jantzen, op.cit., p.158; and for French law, Rodière, op.cit., vol. I, p.231.

หรือเงื่อนไขที่กำหนดในใบตราส่งอาจขยายเพิ่มขึ้นหรือถูกตัดทอนออกได้ ถ้าปรากฏว่ามีความหมายไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่สำคัญ เนื่องจากเงื่อนไขทั่วไปที่กำหนดไว้ในใบตราส่งนั้น อาจจะขัดแย้งหรือไม่สอดคล้องกับเจตนาและวัตถุประสงค์ที่สำคัญของการต่อรองแต่ละรายก็ได้¹⁴⁷

อย่างไรก็ตาม บางครั้งเงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือก็ระบุไว้อย่างชัดเจนถึงสิทธิของเจ้าของเรือที่จะเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปยังท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่ง แม้ว่าท่าเรือนั้นจะอยู่นอกเหนือหรือไกลออกไปกว่าเส้นทางเดินเรือตามปกติก็ตาม ("although out of or beyond the route") หรือระบุให้สิทธิเจ้าของเรือกว้างขวางออกไปอีกในทำนองเดียวกัน ตัวอย่างเช่น สัญญาเช่าเรือแบบ Nubaltwood ข้อ 13 กำหนดว่า:

"The vessel shall have liberty to sail without pilots, to proceed via any route, to proceed to any stay at any port or ports whatsoever in any order in or out of the route or in a contrary direction to or beyond the port of destination once or oftener for bunkering or loading or discharging cargo or embarking or disembarking passengers or any other purposes whatsoever, and to carry the within cargo into and then beyond the port of discharge named herein and to return to and discharge the sail cargo at such port, to tow or to be towed, to make trial trips with or without notice, to adjust or calibrate compasses, or the repair or drydock with or without cargo on board, all as part of the contract voyage".

¹⁴⁷ See *Renton v. Palmyra Trading Corp.* (1956) 1 Q.B. 462, Singleton L.J. at p. 493, cited by Carver, para. 528.

กรณีดังกล่าวนี้มีข้อคิดเห็นแตกต่างกัน และในทางปฏิบัติของศาลอังกฤษก็ถือหลักไม่แน่นอน กล่าวคือ บางคดีก็วินิจฉัยว่าเงื่อนไขดังกล่าวของตีความโดยจำกัดเคร่งครัดตามหลักตั้งได้ กล่าวมาแล้ว¹⁴⁸ แต่บางคดีก็วินิจฉัยว่าขอความในเงื่อนไขดังกล่าวมีผลบังคับทั้งหมด¹⁴⁹ ซึ่งตามกรณีหลังนี้ย่อมเป็นการให้สิทธิแก่เจ้าของเรืออย่างกว้างขวางในการมีอิสระที่จะให้เรือของตนเดินทางไป ณ ที่ใดที่ตนพอใจตรงเท่าที่การใช้สิทธิดังกล่าวยังไม่ถึงขนาดเป็นการทำลายสัญญา ("frustration of the contract")¹⁵⁰ และดูเหมือนว่าศาลอเมริกันจะถือหลักตามคำวินิจฉัยของศาลอังกฤษในกรณีหลัง¹⁵¹

6.4.4.2 ความสัมพันธ์ระหว่างเงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ (deviation clause) กับมาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ของ Hague Rules

กรณีที่สัญญาเช่าเรือกำหนดทั้งเงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือและเงื่อนไขของ Hague Rules มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ด้วย¹⁵² มีปัญหาว่า เมื่อเงื่อนไขทั้งสองอย่าง เกิดขัดแย้งกันขึ้น จะถือปฏิบัติตามเงื่อนไขใด

¹⁴⁸ See *The Maria* (192) L.L.R. 184, cited by Carver, op. cit., para.723, note 91; *Hain S.S.Co. v. Tate and Lyle* (1934) 39 Com. cas. 259, per *Scrutton L.J.* at p.268, cited by Carver, para. 721, not 82; and *Thiess v. Australian Steamships* (1955) 1 Lloyd's Rep. 459 (N.S.W.), cited by *Scrutton*, p.264, note (g).

¹⁴⁹ See *Connolly Shaw v. Nordenfjeldske S.S.Co.* (1934) 50 T.L.R. 418; *Hadji Ali Akbar v. Anglo-Arabian S.S.Co.* (1906) 11 Com. Cas.219; and *Frenkel v. MacAndrews* (1929).A.C.545, per Viscount Summer at p.564, all cited by Carver, op.cit., para. 721.

¹⁵⁰ See *Connolly Shaw v. Nordenfjeldske S.S.Co.*, (1934) 50 T.L.R.418, cited by Carver, op.cit., para.721.

¹⁵¹ See *South Atlantic S.S.Line v. London Stores Co.* 255 Fed. 306, C.C.A. cited by Poor, op.cit., p.202.

¹⁵² See, e.g., *Polcoalvoy, Cemenco, Welsh Coal Charter, Baltcon, Ferticon, Scancon, Huvoy, Austral, Austwheat and Genorecon.*

กฎหมายอังกฤษถือว่า deviation clause นั้น ยอมรับได้เฉพาะในสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว และในกรณีเช่นนี้ ความรับผิดชอบตามเงื่อนไขนี้ ยอมรับอยู่ภายในบังคับของ มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ของ Hague Rules¹⁵³ สิทธิในการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือเพื่อความมุ่งหมายในการป้องกันหรือพยายามป้องกันชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล รวมทั้งตลอดทั้งสิทธิในการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือตามเหตุผลอันสมควรใด ๆ ("any reasonable deviation") ที่กำหนดไว้ใน Hague Rules มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ถือว่าเป็นสิทธิพิเศษที่เพิ่มเติมขึ้นในสัญญาด้วย ในเมื่อกรณีดังกล่าวได้ปฏิบัติโดยถูกต้องและเป็นไปตาม Common Law¹⁵⁴ สำหรับกรณีที่ไม่มีกรขัดแย้งกันระหว่างเงื่อนไขทั้งสองอย่างนี้ ความมีอิสระในการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือปกติย่อมเป็นไปตามขอบเขตของ deviation clause ตามสมควรแก่กรณี

ตามกฎหมายอเมริกัน มีความเห็นแตกต่างกับกฎหมายอังกฤษ กล่าวคือ นักกฎหมายท่านหนึ่งเห็นว่า การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือตามเหตุผลอันสมควรในความหมายของ Hague Rules อาจเป็นการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปจากเส้นทางปกติที่มีเหตุผลอันสมควรที่ระบุไว้ในเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือได้ ซึ่งถ้าถือหลักว่า deviation clause เป็นเงื่อนไขที่จำกัดขอบเขตของการเดินทางในทะเลแล้ว ก็เท่ากับว่ามองข้ามความมุ่งหมายของกฎหมายหรือทฤษฎีของ American COGSA ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่บังคับสัญญาตามใบตราส่งไป¹⁵⁵ นักกฎหมายอีกท่านหนึ่งเห็นว่า ถ้าเรือมิได้เดินทางออกไปนอกเส้นทางเดินเรือตามปกติ หรือเส้นทางตามสัญญาแล้ว ย่อมไม่ถือว่ามีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ ไม่ว่าเส้นทางดังกล่าว

¹⁵³ See *Renton v. Palmyra Trading Corp.* (1956) 1 Q.B. 462; (1957) A.C.149, cited by *Carver*, op.cit., para.298, and *Scrutton*, op.cit., p.425; also *Stag Line v. Foscolo Mango* (1932) A.C. 328, and *Foreman and Ellams v. Federal S.N. Co.* (1928) 2 K.B. 424, cited by *Carver*, para. 297, and *Scrutton*, p. 426.

¹⁵⁴ See *Renton v. Palmyra*, per *Jenkins L.J.* at p. 505.

¹⁵⁵ See *Gilmore & Black*, op.cit., p. 158.

นั้นจะยอมไปประการใด¹⁵⁶ อย่างไรก็ตาม คำว่า "มีเหตุผลอันสมควร"(reasonable) ใน Hague Rules มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ก็ยังเป็นปัญหาถกเถียงกันอยู่ว่าจะมีความหมายอย่างไร

ในกฎหมายกลุ่มสแกนดิเนเวีย มีแนวความคิดต่างออกไป กล่าวคือ มีข้อเสนอแนะว่า เงื่อนไขใด ๆ ก็ตามที่กำหนดเส้นทางเดินเรือนอกเหนือไปจากเส้นทางตามปกติ และตามประเพณี ย่อมไม่ถือว่าอยู่ในขอบเขตของเงื่อนไขของการเดินทาง แต่ถ้ามมีการตกลงให้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือแม้อาจจะไม่สอดคล้องกับมาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ของ Hague Rules ก็ยอมใช้ได้¹⁵⁷ อย่างไรก็ตาม คดีในศาลกลุ่มสแกนดิเนเวียบางคดี เมื่อสัญญาเช่าเรืออ้างถึง Hague Rules โดยที่มีเงื่อนไขสอดคล้องหรือลงรอยกันน้อยกว่าเงื่อนไขอื่น ๆ ของสัญญาเช่าเรือ ศาลมีความโน้มเอียงที่จะให้เป็นไปตาม Hague Rules¹⁵⁸

สำหรับกฎหมายเยอรมัน เกี่ยวกับปัญหานี้ไม่ชัดเจนนัก กล่าวคือ ข้อตกลงให้เปลี่ยนเส้นทางเดินเรือที่เหมาะสมนั้นอาจขัดแย้งกับกฎหมายก็ได้ อีกประการหนึ่ง ยังเป็นการเปิดโอกาสให้คู่สัญญาทำการตกลงเกี่ยวกับเส้นทางเดินเรือที่อาจเป็นปัญหาขึ้นได้ คืออาจตกลงให้มีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือหรือกำหนดเส้นทางเดินเรือกันอย่างไรก็ได้ ทำให้ deviation clause ไม่มีความชัดเจน¹⁵⁹

สำหรับกรณีที่มีการขัดแย้งกันในใบตราส่ง ปกติเงื่อนไขตามมาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ของ Hague Rules จะมีผลบังคับแทน deviation clause ส่วนกรณีที่มีการขัดแย้งกันในสัญญาเช่าเรือปัญหาวาจะนำเงื่อนไขอะไรมาบังคับ ย่อมแตกต่างกันไปตามลักษณะของกฎหมายดังได้กล่าวมาแล้ว

¹⁵⁶ See Knauth, op.cit., p. 255.

¹⁵⁷ See Sejersted, op.cit., p.81; and Schmidt & others, op.cit., p.74.

¹⁵⁸ See Rørdam, op.cit., p. 94.

¹⁵⁹ See Schaps & Abraham, op.cit., p. 541.

6.4.4.3 ความขัดแย้งกันระหว่างสัญญาเช่าเรือและใบตราส่ง

ปัญหาเกี่ยวกับความขัดแย้งกันระหว่างเงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือของสัญญาเช่าเรือกับผลบังคับตาม มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ของ Hague Rules ตามใบตราส่งก็อาจเกิดขึ้นได้เช่นกัน ในกรณีที่ใบตราส่งที่ออกตามสัญญาเช่าเรือนั้นได้เปลี่ยนมือไปยังบุคคลที่สามซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของ Hague Rules ถ้าเรือเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไปตามเส้นทางที่ยอมให้เปลี่ยนได้ตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือของสัญญาเช่าเรือ แต่ปรากฏว่าไม่ชอบด้วยเหตุผลตามกฎเกณฑ์ของ Hague Rules แล้ว เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบตามใบตราส่งซึ่งในสัญญาเช่าเรือไม่ได้กำหนดให้ตนต้องรับผิดชอบ ตามลักษณะนี้ เจ้าของเรืออาจใช้สิทธิได้เบี่ยงหรือเรียกค่าทดแทนเอาจากผู้เช่าได้ อย่างไรก็ตาม ลักษณะเช่นนี้จะไม่เกิดขึ้นในกฎหมายอังกฤษ ในกรณีที่ใบตราส่งได้ออกตามสัญญาเช่าเรือ เพราะ มาตรา 4 ย่อหน้าที่ 4 ของ Hague Rules นั้น ไม่มีผลบังคับถึงเงื่อนไขการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือของสัญญาเช่าเรือดังกล่าวมาแล้ว

6.5 เงื่อนไขเกี่ยวกับสงคราม

สถานะสงครามหรือการสู้รบกันด้วยอาวุธ อาจนำมาซึ่งการเสี่ยงภัยและเป็นอันตรายแก่ทั้งเรือและสินค้า และอาจทำให้เรือไม่สามารถเดินทางไปตามสัญญาได้ ปัญหาที่ตามมาก็คือ กรณีใดบ้างที่คู่สัญญาจะมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้? คู่สัญญาจะมีสิทธิและหน้าที่อย่างไร เมื่อสถานะสงครามได้เกิดขึ้นภายหลังการบรรทุกสินค้าและเรือออกเดินทางเพื่อไปยังท่าเรือที่หมายปลายทางแล้ว? รัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการสู้รบกันนั้นจะมีอำนาจสั่งการให้เป็นผลต่อสัญญาอย่างไรบ้าง? เมื่อมีการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ เจ้าของเรือจะมีสิทธิเรียกร้องค่าระวางเรือและค่าทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นหรือไม่?

ตามกฎหมายอังกฤษ มีหลักเกณฑ์ที่ให้สิทธิบอกเลิกสัญญาอยู่ในวงแคบมาก เพราะถือหลัก "ความล้มเหลวของการผจญภัยทางการค้า" ("frustration of the commercial adventure") แต่ก็อาจเลิกสัญญากันได้ ตามหลักเกณฑ์ที่ว่า การดำเนินการค้ากับฝ่ายข้าศึกศัตรูยอมเป็นการนิคกฎหมาย¹⁶⁰ กฎหมายของบางประเทศ เช่น เยอรมัน และกลุ่ม

¹⁶⁰ See Carver, *op.cit.*, para. 491.

สแกนดิเนเวีย มีบทบัญญัติกำหนดให้สิทธิคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายสามารถบอกเลิกสัญญาได้ในบางกรณี เมื่อมีสถานะสงครามเกิดขึ้น¹⁶¹

อย่างไรก็ตาม โดยทั่ว ๆ ไป บทบัญญัติของกฎหมายสำหรับปัญหาต่าง ๆ อันเนื่องมาจากสถานะสงครามมักมีกำหนดไว้ไม่เพียงพอที่จะแก้ไขปัญหานั้นได้ จึงเป็นบรรดาที่จะต้องกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวเอาไว้ในสัญญาเช่าซึ่งเรียกว่า เงื่อนไขเกี่ยวกับสงคราม ("war clause") เพื่อกำหนดความกรณีเช่นใด คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติอย่างไร เมื่อเกิดสถานะสงครามหรือการสู้รบกันขึ้น

แบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือมาตรฐานเป็นจำนวนมาก มักมีเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดเอาไว้ด้วย เช่น General War Clause ของแบบพิมพ์ Gencon และบางแบบก็กำหนดไว้มีลักษณะเป็นเงื่อนไขหลาย ๆ ข้อ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งหรือเป็นข้อความเพิ่มเติมของแบบพิมพ์ เช่น Chamber of Shipping War Risks Clauses 1 and 2 ซึ่งกำหนดขึ้นโดย Chamber of Shipping of the United Kingdom และ War Risks Clauses ซึ่งกำหนดร่วมกันโดย BIMCO และ Chamber of Shipping of the United Kingdom ใช้สำหรับการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว และมีชื่อย่อเรียกว่า "Voywar 1950" เงื่อนไขเหล่านี้จะได้อธิบายโดยละเอียดต่อไป

ในที่นี้จะไม่กล่าวถึงการวิเคราะห์ความแตกต่างของเงื่อนไขเกี่ยวกับสงคราม อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขนี้ในสัญญาเช่าเรือบางแบบก็กำหนดไว้ไม่ชัดเจน และอาจเป็นปัญหาขึ้นได้ เช่น มิได้กำหนดถึงปัญหาการเลิกสัญญาเช่าเรือในกรณีที่มิมีสถานะสงครามว่าจะต้องมีเงื่อนไขหรือลักษณะอย่างไร¹⁶²

เพื่อความเข้าใจเงื่อนไขเกี่ยวกับสงคราม จะยกตัวอย่างเงื่อนไขดังกล่าวของแบบพิมพ์สัญญาเช่าเรือบางแบบ เพื่อให้เห็นลักษณะของเงื่อนไขนี้พอเป็นสังเขป โดยเฉพาะอย่างยิ่ง "Voywar 1950" นับว่าเป็นตัวอย่างของเงื่อนไขเกี่ยวกับสงครามที่ทันสมัยและมี

¹⁶¹ See, for German Law, HGB section 629; and Scandinavian law, Scandinavian Maritime Codes, section 135.

¹⁶² See, e.g., Sovorecon, clause 25; Nanyozai, clause 20; Centrocon, clause 32; and Benacon, clause 13.

รายละเอียดอยู่เป็นอันมาก

General War Clause ของแบบพิมพ์ Gencon กำหนดไว้ดังนี้ :

"ถ้าประเทศซึ่งเป็นเจ้าของสัญชาติของเรือ (หรือเรือนั้นชักธงของประเทศนั้น) ต้องเข้าร่วมสงคราม และการปฏิบัติตามสัญญาอาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งยอมมีสิทธิที่จะเลือกบอกเลิกสัญญาได้ ในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญา สินค้าที่ไต่บรรทุกลงในเรือแล้วก็จะต้องขนถ่ายขึ้น ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้า หรือ ณ สถานที่ที่ปลอดภัยและใกล้ที่สุด ในกรณีที่เรือได้ออกเดินทางไปแล้ว โดยใหญ่เขามหรือเจ้าของสินค้าเป็นผู้เสี่ยงภัยและรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

"ถ้าโดยเหตุที่มีการประกาศสงคราม ทำให้สินค้าที่ไต่บรรทุกลงเรือ หรือที่จะบรรทุกลงเรือตามสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วน กลายเป็นสินค้าของห้ามมิให้นำเข้าในกรณีเกิดสงคราม ไม่ว่าการนำเข้าไปนั้นจะต้องถูกยึดหรือถูกยึดหน่วงตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือการประกาศของฝ่ายที่สู้รบกันที่มีอำนาจกระทำได้แล้ว คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งยอมมีสิทธิที่จะเลือกบอกเลิกสัญญาได้ และถ้าสินค้าดังกล่าวไต่บรรทุกลงเรือเรียบร้อยแล้ว จะต้องขนถ่ายขึ้น ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้า หรือ ณ สถานที่ที่ปลอดภัยและใกล้ที่สุดในกรณีที่เรือได้ออกเดินทางไปแล้ว โดยเจ้าของสินค้าเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย และเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะบรรทุกสินค้าอันลงเรือแทนสินค้าซึ่งต้องห้ามนั้นได้

"ถ้าท่าเรือที่เรือต้องไปบรรทุกสินค้าตามสัญญาเข้าเรือนี้ถูกปิดอ่าว สัญญาเข้าเรือยอมเป็นโมฆะ

"การออกใบตราส่งสำหรับท่าเรือที่ถูกปิดอ่าว ย่อมกระทำมิได้ และถ้าท่าเรือซึ่งเป็นที่หมายปลายทาง ถูกประกาศปิดอ่าวภายหลังการออกใบตราส่งไปแล้ว เจ้าของเรือจะต้องขนถ่ายสินค้าขึ้น ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้าในกรณีที่เรือยังมีได้เริ่มออกเดินทางโดยได้รับค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า หรือ ณ ท่าเรือที่ปลอดภัยตามคำสั่งของบุตราส่ง หรือ ณ สถานที่ที่ปลอดภัยและใกล้ที่สุดเมื่อไม่มีคำสั่งเช่นนั้นในกรณีที่เรือได้ออกเดินทางไปแล้ว โดยได้รับภาระวางเรือทั้งหมด"

Chamber of Shipping War Risks clauses ซึ่งกำหนดขึ้นโดย Chamber of Shipping of the United Kingdom กำหนดไว้ดังนี้ :-

"1. การออกใบตราส่งสำหรับท่าเรือที่ถูกปิดอาวยอมกระห้ามไว้ และถ้าท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าถูกประกาศปิดอาวภายหลังการออกใบตราส่งไปแล้ว หรือถ้าท่าเรือที่เรือได้รับคำสั่งให้ไปขนถ่ายสินค้า ไม่ว่าจะมีการออกใบตราส่งไปก่อนแล้วหรือในภายหลังก็ตาม เป็นท่าเรือแห่งหนึ่งหรือถูกห้ามหรือจะต้องถูกห้ามไม่ให้เข้าไปโดยรัฐบาลของชาติที่เรือนั้นชักธง หรือโดยรัฐบาลอื่นใด เจ้าของเรือจะต้องขนถ่ายสินค้าขึ้น ณ ท่าเรืออื่นใดตามสัญญาเช่าเรือนี้ ตามคำสั่งของผู้เช่า (ในกรณีที่ท่าเรืออื่นนั้น ไม่ได้ถูกปิดอาว หรือไม่เป็นท่าเรือที่เรือถูกห้ามมิให้เข้าไปถึงกลางไวกางบนนี้) และมีสิทธิได้รับค่าระวางเรือเสมือนว่าเรือนั้นได้ขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าแห่งหนึ่ง หรือหลายแห่งตามคำสั่งเดิมที่เรือนั้นได้รับคำสั่งให้ไป

"2. เรือจะต้องมีอิสระที่จะปฏิบัติตามคำสั่งหรือการสั่งการอย่างใดอย่างหนึ่งเกี่ยวกับ การออกจากท่าเรือ การเข้าไปยังท่าเรือ เส้นทางเดินเรือ ท่าเรือที่แวะเข้าไป การหยุดเรือ ที่หมายปลายทาง การส่งมอบสินค้า หรือกรณีอื่นใดที่ออกโดยรัฐบาลของชาติที่เรือนั้นชักธง หรือออกโดยหน่วยงานของรัฐบาลนั้นหน่วยงานหนึ่งหน่วยงานใด หรือบุคคลหนึ่งบุคคลใดที่มีหน้าที่หรือได้รับมอบอำนาจให้ มีหน้าที่ปฏิบัติตามอำนาจของรัฐบาลนั้น หรือหน่วยงานของรัฐบาลนั้นหน่วยงานหนึ่งหน่วยงานใด หรือคณะกรรมการคณะใด คณะหนึ่ง หรือบุคคลที่มีสิทธิออกคำสั่งหรือสั่งการตามเงื่อนไขการประกันภัยสงครามของเรือ (War Risks Insurance on the ship) ผลของการปฏิบัติตามคำสั่งหรือการสั่งการ ให้กระทำหรือไม่กระทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังกล่าว ย่อมไม่ถือว่าเป็นการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ และการส่งมอบสินค้าตามคำสั่งหรือการสั่งการดังกล่าว ย่อมถือว่าเป็นการปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยวโดยครบถ้วนแล้ว และต้องชำระค่าระวางเรือให้สอดคล้องกับกรณีเช่นนี้ด้วย"

สำหรับเงื่อนไข "Voywar 1950" ซึ่งกำหนดร่วมกันโดย BIMCO และ Chamber of Shipping of the United Kingdom มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ :-

"1) ตามเงื่อนไขเหล่านี้ คำว่า "การเสี่ยงภัยสงคราม" ("war risks") หมายความว่า ความรวมถึงการปิดอ่าวหรือการกระทำซึ่งเป็นเสมือนการประกาศปิดอ่าวโดยรัฐบาลหนึ่ง รัฐบาลใด หรือฝ่ายที่สู้รบกันฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด หรือองค์การเพื่อการจารกรรม การเป็นโจรสลัดองค์การหนึ่งองค์การใด และการสงครามที่ได้เกิดขึ้นแล้วหรือที่มีท่าทีว่าจะเกิดขึ้น การสู้รบกัน การปฏิบัติการคล้ายสงคราม การเกิดสงครามกลางเมือง การรบกวนทาง พลเรือน หรือการปฏิวัติใด

"2) ถ้า ณ เวลาใดก็ตาม ก่อนที่เรือจะเริ่มบรรทุกสินค้า ปรากฏว่าการปฏิบัติตามสัญญาจะทำให้เรือหรือนายเรือและคนประจำเรือ หรือสินค้าบนเรือ ต้องเสี่ยงภัยสงคราม ในลักษณะที่ต้องเผชิญขณะใดขณะหนึ่ง เจ้าของเรือยอมมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาเช่าเรือ ได้ โดยการส่งคำบอกกล่าวเป็นจดหมายหรือโทรเลขไปใหญ่เขาทราบ

"3) นายเรือจะต้องไม่ถูกบังคับให้บรรทุกสินค้า หรือบรรทุกสินค้าต่อไป หรือเดินทางต่อไป หรือลงนามเพื่อออกใบตราส่ง สำหรับการอนุญาตอย่างใดอย่างหนึ่งบนเรือ หรือ ณ ท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งที่ปรากฏว่าเรือ นายเรือและคนประจำเรือจะต้องเสี่ยงภัยสงคราม ในกรณีที่นายเรือใช้สิทธิของตนตามเงื่อนไขข้อนี้ ภายหลังจากได้บรรทุกสินค้าส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดแล้ว นายเรือยอมมีอิสระในการขนถ่ายสินค้านั้น ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้าหรือให้เรือเดินทางต่อไป ในกรณีที่เรือเดินทางต่อไป เรือยอมมีอิสระที่จะขนสินค้าอื่น ๆ เพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือได้ และสามารถเดินทางต่อไปตามที่เห็นสมควรโดยสามารถบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าอื่น ๆ ดังกล่าว ณ ท่าเรืออื่นแห่งใดแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งก็ได้ หรือเดินทางกลับย้อนหลังหรือเดินทางต่อไปก็ได้ แมวจะเป็นเส้นทางที่อยู่ตรงกันข้ามหรืออยู่นอกเส้นทาง หรือไกลออกไปกว่าเส้นทางเดินเรือตามปกติ ในกรณีที่นายเรือเลือกเดินทางต่อไปพร้อมกับสินค้าตามเงื่อนไขข้อนี้ ในกรณีใดก็ตาม การชำระค่าระวางเรือจะต้องชำระตามจำนวนของสินค้าที่ทำการส่งมอบ

"4) ถ้า ณ เวลาที่นายเรือเลือกเดินทางต่อไปโดยบรรทุกสินค้าบางส่วนหรือทั้งหมดตามเงื่อนไขข้อ 3 หรือเรือได้ออกจากท่าเรือที่บรรทุกสินค้าแล้ว หรือได้ออกจากท่าเรือแห่งสุดท้ายในกรณีที่มีการบรรทุกสินค้ามากกว่าหนึ่งแห่งแล้ว ปรากฏว่า การดำเนินงานตามสัญญาต่อไป จะทำให้เรือนายเรือและคนประจำเรือ หรือสินค้าบนเรือ ต้องเสี่ยงภัยสงครามแล้ว จะต้องขนถ่ายสินค้าหรือถ้าการขนถ่ายสินค้าได้เริ่มขึ้นแล้วก็

จะต้องชดเชยให้เสร็จ ณ ท่าเรือที่ปลอดภัยแห่งใดแห่งหนึ่งที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าเรือที่ชน
 ภายสินค้า ตามที่ผู้เช่าอาจมีคำสั่งก็ได้ ถ้ามิได้รับคำสั่งดังกล่าวจากผู้เช่าภายใน 48
 ชั่วโมงภายหลังที่เจ้าของเรือได้ส่งคำขอทางโทรเลขไปให้ผู้เช่าทราบเพื่อให้แจ้งถึงท่า
 เรือที่จะใช้ชดเชยสินค้าทดแทนแล้ว เจ้าของเรือย่อมมีอิสระที่จะชดเชยสินค้า ณ ท่า
 เรือที่ปลอดภัยแห่งใดแห่งหนึ่งตามที่เจ้าของเรืออาจตัดสินใจตามที่เห็นสมควร และ
 การชดเชยสินค้าเช่นนี้ ย่อมถือว่าเป็นการปฏิบัติตามสัญญาการรับขนส่งสินค้าโดยครบถ้วน
 แล้ว ในกรณีที่ได้มีการชดเชยสินค้า ณ ท่าเรือแห่งอื่นดังกล่าวนี้ เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิ
 ที่จะได้รับค่าระวางเรือเสมือนกับว่าสินค้านั้นได้ขนส่งขึ้น ณ ท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งหรือ
 หลายแห่งตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือตามที่เรืออาจได้รับคำสั่งให้ไป ณ ที่ดังกล่าว

"5) (ก) เรือย่อมมีอิสระที่จะปฏิบัติตามคำสั่งการหรือขอแนะนำอย่างใดอย่าง
 หนึ่งในการบรรทุกสินค้า การออกจากท่าเรือ การเข้าไปยังท่าเรือ เส้นทางเดินเรือ
 ท่าเรือที่แวะเข้าไป การหยุดเรือ ที่หมายปลายทาง เขตเดินเรือต่าง ๆ นานน้ำภายใน
 ในต่าง ๆ การชดเชยสินค้า การส่งมอบสินค้า หรือในกรณีอื่น ๆ (รวมทั้งคำสั่งการ
 หรือขอแนะนำอย่างใดอย่างหนึ่งที่ไม่ให้เรือไปยังท่าเรือที่หมายปลายทาง หรือทำให้
 การเดินทางไปยัง ณ ที่นั้นล่าช้า หรือให้ไปยังท่าเรือแห่งอื่นบางแห่ง) ที่ออกโดยรัฐบาล
 ใดรัฐบาลหนึ่ง หรือโดยฝ่ายที่สู้รบกันฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือโดยองค์การที่เกี่ยวข้องกับสง
 ครามกลางเมือง หรือการสู้รบกัน หรือการปฏิบัติการคล้ายสงคราม องค์การใดองค์การ
 หนึ่ง หรือโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกลุ่มบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งที่มีหน้าที่ หรือได้รับมอบ
 อำนาจให้มีหน้าที่ ปฏิบัติตามอำนาจของรัฐบาล หรือของฝ่ายที่สู้รบกัน หรือขององค์การ
 ดังกล่าว หรือโดยคณะกรรมการคณะใดคณะหนึ่ง หรือบุคคลที่มีสิทธิในการสั่งการหรือแนะนำ
 อย่างไม่เป็นทางการตามเงื่อนไขประการที่เกี่ยวกับสงครามของเรือ ผลของการปฏิบัติตาม
 คำสั่งการหรือขอแนะนำ ให้กระทำการหรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งดังกล่าว
 ย่อมไม่ถือว่าเป็นการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ

(ข) ถ้าผลของการปฏิบัติตามคำสั่งการหรือขอแนะนำดังกล่าวอย่างใดอย่างหนึ่ง
 เรือมิได้เดินทางต่อไปยังท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งหรือหลายแห่งตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง
 หรือมิได้ไปยังท่าเรือที่เรือนั้นอาจได้รับคำสั่งให้ไป เรืออาจจะเดินทางต่อไปยังท่าเรือ

แห่งใดแห่งหนึ่งที่ถูกสั่งการหรือที่ได้รับขออนุญาต หรือไปยังท่าเรือที่ปลอดภัยแห่งใดแห่งหนึ่งตามที่เจ้าของเรืออาจตัดสินใจตามที่ตนเห็นสมควร และขนถ่ายสินค้าขึ้น ณ ที่นั้นก็ใด การขนถ่ายสินค้าดังกล่าวย่อมถือว่าเป็นการปฏิบัติตามสัญญาการรับขนส่งสินค้าโดยครบถ้วนแล้ว และเจ้าของเรือย่อมมีสิทธิที่จะได้รับค่าระวางเรือเสมือนกับว่าสินค้านั้นได้ขนถ่ายขึ้น ณ ท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งหรือหลายแห่ง ตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือตามที่เรืออาจได้รับคำสั่งให้ไป ณ ที่ดังกล่าว

"6) ค่าใช้จ่ายพิเศษทั้งหมด (รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับการประกันภัย) ที่เกี่ยวข้องกับกับการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่บรรทุกสินค้า หรือที่ไปถึง หรือได้ขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งตามที่กล่าวไว้ในเงื่อนไขข้อ 4 และ 5 (ข) เหล่านี้จะอยู่ในความรับผิดชอบของผู้เช่าและ/หรือเจ้าของสินค้าที่จะต้องชำระ และเจ้าของเรือย่อมมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อเป็นประกันการชำระค่าใช้จ่ายที่กล่าวมาเหล่านี้"

6.6 เงื่อนไขเกี่ยวกับทะเลเป็นน้ำแข็ง

อุปสรรคเกี่ยวกับทะเลเป็นน้ำแข็งอาจเกิดขึ้นได้ในบริเวณท่าเรือที่บรรทุกและ/หรือขนถ่ายสินค้าครั้งนั้น ในสัญญาเช่าเรือจึงมักมีเงื่อนไขเกี่ยวกับทะเลเป็นน้ำแข็ง ("ice clause") กำหนดเอาไว้ด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อกำหนดถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาในกรณีที่เกิดอุปสรรคเกี่ยวกับทะเลเป็นน้ำแข็งว่าจะเป็นการใด อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขนี้อาจกำหนดรวมเอาไว้ใน "near" clause ดังได้กล่าวมาแล้ว แต่สัญญาเช่าเรือส่วนมากมักกำหนดแยกออกเป็นอีกเงื่อนไขหนึ่งต่างหาก¹⁶³

เงื่อนไขเกี่ยวกับทะเลเป็นน้ำแข็งที่มีรายละเอียดและใช้กันทั่วไปก็ได้แก่ เช่น General Ice Clause ของแบบพิมพ์ Gencon ซึ่งกำหนดเสรีภาพของเจ้าของเรือที่แน่นอน ในกรณีที่ทะเลเป็นน้ำแข็งในบริเวณท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า และการนำเรือเข้าไปในท่าเรือดังกล่าวเป็นการเสี่ยงภัย สำหรับผู้รับมอบสินค้าในกรณีที่เรือยังเข้าไปในท่าเรือดังกล่าว

¹⁶³ สำหรับรายละเอียดในการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้ โปรดดู S. Braekhus, Ishindringer ved reisebefraktning (Gothenburg University, College of Economics publications, No. 3, 1949).

ไม่ได้ ก็มีสิทธิที่จะเลือกให้เรือจอดคอยโดยยอมชำระค่าเรือเสียเวลา หรือจะสั่งให้เรือเดินทางไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่งที่เรือสามารถเข้าไปได้ก็ได้

รายละเอียดของ General Ice Clause ของแบบพิมพ์ Gencon มีดังต่อไปนี้
นี้ คือ :-

"สำหรับท่าเรือที่บรรทุกสินค้า

ก) ในกรณีที่เรือไม่สามารถเข้าไปในท่าเรือที่บรรทุกสินค้าได้ เพราะเหตุเนื่องจากทะเลเป็นน้ำแข็ง ในขณะที่เรือพร้อมที่จะออกเดินทางจากท่าเรือแห่งสุดท้ายเพื่อไปยังท่าเรือคังกลาวหรือในขณะเวลาใด ๆ ก็ตามระหว่างการเดินทางของเรือ หรือในขณะที่เรือได้มาถึงบริเวณท่าเรือคังกลาว หรือทะเลเกิดเป็นน้ำแข็งภายหลังจากเรือได้มาถึงบริเวณท่าเรือคังกลาวแล้ว นายเรือยอมมีอิสระที่จะออกเรือไปโดยไม่ต้องบรรทุกสินค้า เมื่อเห็นว่าเรืออาจจะติดอยู่ในน้ำแข็งและสัญญาเช่าเรือนี้ยอมตกเป็นโมฆะ

ข) ถ้าในระหว่างการบรรทุกสินค้า นายเรือเห็นว่าเรืออาจจะติดอยู่ในน้ำแข็งและควรต้องออกเรือ นายเรือยอมมีอิสระที่จะดำเนินการต่อสินค้าบนเรือและออกเรือไปยังท่าเรืออื่นแห่งใดแห่งหนึ่งหรือหลายแห่ง และสามารถเลือกบรรทุกสินค้าจนเต็มระวางเรือเพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ ไปยังท่าเรือแห่งหนึ่งแห่งใดหรือหลายแห่งรวมทั้งท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าด้วย โดยทางเรือรับผิดชอบค่าใช้จ่าย ส่วนการวางเรือสำหรับสินค้าตามสัญญาเช่าเรือนี้ยอมต้องชำระตามจำนวนที่ส่งมอบ (หรือตามอัตราส่วนในกรณีเช่าเรือโดยเหมาการวางเรือ) แต่ผู้รับมอบสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ และเงื่อนไขอื่น ๆ ยอมต้องเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ

ค) ในกรณีที่ท่าเรือที่บรรทุกสินค้ามากกว่าหนึ่งแห่ง และถ้าท่าเรือแห่งหนึ่งหรือมากกว่าถูกปิดเพราะทะเลเป็นน้ำแข็ง นายเรือหรือเจ้าของเรือยอมมีอิสระที่จะเลือกบรรทุกสินค้าบางส่วนเฉพาะที่บรรทุกได้ ณ ท่าเรือที่สามารถเข้าไปได้ และมีสิทธิที่จะบรรทุกสินค้าอื่นจนเต็มระวางเรือ โดยทางเรือรับผิดชอบค่าใช้จ่ายตามที่กำหนดไว้ในข้อ ข) หรือจะเลือกประกาศว่าสัญญาเช่าเรือตกเป็นโมฆะก็ได้ เว้นแต่ผู้เช่าจะตกลงให้บรรทุกสินค้าทั้งหมด ณ ท่าเรือซึ่งเรือสามารถเข้าไปได้นั้น

ง) เงื่อนไขเกี่ยวกับทะเลเป็นน้ำแข็งนี้ยอมไม่ใช้บังคับในระหว่างฤดูใบไม้ผลิ

"สำหรับท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า

ก) ในกรณีที่ทะเลเป็นน้ำแข็ง (ยกเว้นในระหว่างฤดูใบไม้ผลิ) เป็นเหตุให้เรือไม่สามารถเข้าไปในท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าได้ ผู้รับมอบสินค้ายอมมีสิทธิที่จะเลือกให้เรือจอดคอยอยู่จนกว่าจะสามารถนำเรือเข้าไปในท่าเรือได้อีก โดยต้องชำระค่าเรือเสียเวลา หรือจะตั้งให้เรือเดินทางไปยังท่าเรือที่เรือสามารถเข้าไปขนถ่ายสินค้าได้โดยปลอดภัยและไม่ต้องเสี่ยงภัยต่อการจอดคอยเพราะเหตุทะเลเป็นน้ำแข็ง คำสั่งดังกล่าวต้องออกภายใน 48 ชั่วโมง ภายหลังจากนายเรือหรือเจ้าของได้แจ้งให้ผู้เช่าทราบว่าเป็นเรือไม่สามารถเข้าไปในท่าเรือที่หมายปลายทางนั้นได้

ข) ถ้าในระหว่างการขนถ่ายสินค้า นายเรือเห็นว่าเรืออาจจะติดอยู่ในน้ำแข็งและควรต้องออกเรือ นายเรือยอมมีอิสระที่จะดำเนินการต่อสินค้าบนเรือ และออกเรือไปยังท่าเรือซึ่งใกล้ที่สุดที่สามารถเข้าไปขนถ่ายสินค้าได้โดยปลอดภัย

ค) การส่งมอบสินค้าในท่าเรือดังกล่าว ยอมเป็นไปตามเงื่อนไขของใบตราส่ง และเรือยอมได้รับค่าธรรมเนียมเรือเท่ากับจำนวนที่จะได้รับเมื่อเรือขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่หมายปลายทางเดิม เว้นแต่กรณีที่ระยะทางที่ไปยังท่าเรือที่ทดแทนมีมากกว่า 100 ไมล์ทะเล ค่าธรรมเนียมเรือสำหรับสินค้าที่ขนถ่าย ณ ท่าเรือที่ทดแทน ยอมเพิ่มขึ้นตามส่วน"

6.7 เงื่อนไขเกี่ยวกับค่าปรับ

การดำเนินการเช่าเรือในระยะเริ่มแรกตามปกติจะมีการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับค่าปรับ (penalty clause) เป็นจำนวนแน่นอน คิดประมาณตามจำนวนค่าระวางเรือ เมื่อไม่มีการปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือ และมักใช้ข้อความว่า "penalty for non-performance of this agreement, estimated amount of freight"¹⁶⁴ เงื่อนไขนี้ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อความให้รัดกุมและทันสมัยขึ้นโดยเริ่มจากประเทศอังกฤษ

¹⁶⁴ See Jantzen, op.cit., p. 320.

เป็นส่วนใหญ่ เช่น ไซขอความว่า "Penalty for non-performance of this agreement, proved damages, not exceeding estimated amount of freight¹⁶⁵ กล่าวคือ ต้องพิสูจน์ความเสียหายให้ได้ และค่าปรับต้องมีจำนวนไม่เกินกว่าค่าระวางเรือด้วย นอกจากนี้บางครั้งก็ยังมีไซคำว่าค่าทดแทนหรือค่าทำขวัญ หรือ "indemnity" แทนคำว่า ค่าปรับ หรือ "penalty" ด้วย¹⁶⁶

อย่างไรก็ดี ตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกัน เงื่อนไขเกี่ยวกับค่าปรับนี้ยังคงใช้คำว่า "penalty" ทั้งในระยะเริ่มแรก และปัจจุบัน ซึ่งก็มีได้จำกัดจำนวนค่าเสียหายที่อาจเรียกร้องได้ และไม่อนุญาตให้คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับความเสียหายเรียกร้องค่าปรับได้เกินกว่าจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง¹⁶⁷ และโดยเหตุที่เงื่อนไขนี้โดยทั่วไปไม่ค่อยได้ใช้กันนัก กอปรทั้งการเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาเช่าเรือก็ไม่ค่อยได้ผล จึงเป็นการยากต่อการพิจารณาหาหลักเกณฑ์ของ เงื่อนไขเกี่ยวกับค่าปรับตามสัญญาเช่าเรือของอังกฤษและอเมริกัน กฎหมายบางท่านเห็นว่า เงื่อนไขนี้เป็นเรื่องลึกลับและการที่ยังมีเงื่อนไขนี้ก็น่าจะเป็นเพราะว่าบรรดานายหน้าที่เกี่ยวข้องกับเช่าเรือยังเห็นว่า การกำหนดเงื่อนไขนี้เป็นพิธีกรรมที่ศักดิ์สิทธิ์¹⁶⁸ บางท่านเห็นว่า ถ้าจะให้เงื่อนไขนี้มีผลใช้ได้อย่างสมบูรณ์แล้วไม่ควรจะกำหนดว่าเป็นค่าปรับ ("penalty") แต่ควรจะกำหนดว่าเป็นความเสียหายที่คิดสะสม หรือ

¹⁶⁵ See, e.g., Cemenco, clause 17; Welsh Coal Charter, clause 13; Centrocon, clause 40; Austral, clause 37; Austwheat, clause 36; Pixpinus, clause 21; Benacon, clause 22; and Pitwoodcon, clause 26.

¹⁶⁶ See, e.g., Gencon, clause 13; and Baltpulp, clause 13.

¹⁶⁷ For English law, see Carver, op.cit., paras. 1465-1466; Scrutton, p.379, note 1; and cases cited there; and for American Law, Watts v. Camors, 115 U.S.353, 29 L.Ed. 406; and Akties, Korn-og Foderstof v. Rederi Atlanten 250 Fed. 935, C.C.A., affirmed 252 U.S. 313, cited by Poor, op.cit., p. 88.

¹⁶⁸ See Scrutton, op.cit., p. 379.

ประเมินกันในทางบัญชี ("liquidated damage") มากกว่า¹⁶⁹ อนึ่ง การใช้คำว่า "indemnity" แทนคำว่า "penalty" ในสัญญาเช่าเรือ นั้น จะมีความหมายเช่นเดียวกัน หรือมีผลเท่ากันหรือไม่ ก็ยังไม่ปรากฏชัดเจนนัก¹⁷⁰

นอกจากกฎหมายอังกฤษและอเมริกันแล้ว เงื่อนไขเกี่ยวกับค่าปรับก็มีกำหนดในกฎหมายของประเทศอื่น ๆ ด้วย เช่น กฎหมายเยอรมัน กลุ่มสแกนดิเนเวีย ฝรั่งเศส และเบลเยียม เป็นต้น¹⁷¹ และดูเหมือนว่าจะมีผลบังคับได้ก็กว่าผลบังคับตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกัน¹⁷²

อย่างไรก็ตาม โครงสร้างหรือรายละเอียดของเงื่อนไขนี้ทั้งในระยะเริ่มแรกและปัจจุบัน ก็ยังเป็นปัญหาอยู่หลายประการ เป็นต้นว่า เงื่อนไขนี้จะมีผลบังคับเฉพาะกรณีที่ไม่มี การปฏิบัติตามสัญญาทั้งหมดอย่างเดียว เช่น เจ้าของเรือไม่จัดเรือให้ตามสัญญา หรือผู้เช่าไม่ส่งมอบสินค้าเพื่อบรรทุกลงเรือ หรือจะมีผลบังคับในกรณีที่มีการละเมิดสัญญาเป็นบางส่วนด้วย? เงื่อนไขนี้จะบังคับในกรณีที่ไม่มี การปฏิบัติตามสัญญาต่อกฎหมายฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือว่าให้บังคับเฉพาะแก่ฝ่ายผู้เช่าฝ่ายเดียว เนื่องจากค่านับนั้นกำหนดว่า "ให้คิดประมาณตามจำนวนการวางเรือ" ("estimated amount of freight")? เงื่อนไขนี้ เมื่อพิจารณาตามตัวอักษรแล้วจะบังคับถึงขอบเขตความรับผิดชอบ โดยมีต้องพิจารณาถึงขนาดของความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ๆ หรือไม่? ฯลฯ

¹⁶⁹ See Carver, op.cit., para. 1467.

¹⁷⁰ See Leeds Shipping Co. v. Société Française Bunge (1957) 2 Lloyd's Rep.153; (1958) 2 Lloyd's Rep.127 (C.A.), cited by Scrutton, op.cit., p.379, note (f); and Puchta, op.cit., p. 142.

¹⁷¹ See Shaps & Abraham, op.cit., p.379. See, further, for German law, Puchta, op.cit., p.142; and for Scandinavian law, Jantzen, op.cit., p. 320, citing ND 1921, p. 19 (Supreme Court of Norway); and Gram, op.cit., p. 94.

¹⁷² See Capelle, op.cit., pp. 569-570 and Cases cited there.

ปัญหาเหล่านี้ กฎหมายของประเทศต่าง ๆ หาได้มีคำตอบที่แน่ชัดไม่ จึงอาจกล่าวได้ว่าการกำหนดโครงสร้างหรือรายละเอียดของเงื่อนไขเกี่ยวกับค่าปรับนี้ยังไม่มีคามแน่นอนซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาย่างยากขึ้นได้¹⁷³ อนึ่ง BIMCO ได้เสนอแนะว่า เงื่อนไขเกี่ยวกับค่าปรับนั้น ไม่ควรจะใช้ร่วมกับเอกสารอย่างอื่น ซึ่งที่ประชุมของประเทศสมาชิกก็ยอมรับกัน¹⁷⁴

¹⁷³ See Gram, op.cit., p. 94; and Jantzen, op.cit., p.320.

¹⁷⁴ See BIMCO, Bulletin, 1931, p. 311.